

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

Přírodovědecká fakulta

katedra sociální geografie a regionálního rozvoje



Veronika Fenclová

## **SYSTÉM PARK AND RIDE (P+R) V PRAZE**

### **Park and Ride system (P+R) in Prague**

*Bakalářská práce*

Praha 2010

Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Petra Vondráčková

#### Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou bakalářskou práci vypracovala samostatně za použití uvedené literatury a zdrojů dat.

V Praze dne 15.5.2010

.....  
Veronika Fenclová

### Poděkování

Děkuji vedoucí bakalářské práce Mgr. Petře Vondráčkové za odborné vedení a cenné rady a připomínky při tvorbě bakalářské práce. Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu během celého dosavadního studia a především mému bratroví Ing. Štěpánu Obdržálkovi Ph.D., který mi pomohl zprostředkovat data, která jsou základem této bakalářské práce.

## ABSTRAKT

Tato bakalářská práce se zabývá dopravou v Praze v klidu. Především se soustředí na možnosti krátkodobého parkování na okraji města u stanic metra a vlaků. Shrnuje, jaké jsou podmínky pro lidi, kteří využívají kombinovanou dopravu osobní automobil – navazující městská hromadná doprava.

Hlavní část práce se soustředí na parkoviště systému P+R, kde se zabývá především jejich polohou a obsazeností. Dále zmiňuje i systém B+R a K+R. V další části je vyhodnoceno dotazníkové šetření, které bylo uskutečněno s respondenty, kteří pravidelně dojíždějí do Prahy z jejího okolí, především za zaměstnáním či vzděláním. Z dotazníků je zřejmé, že povědomí o možnostech parkování na okraji Prahy je nízké. Pokud je respondent seznámen s možnostmi tohoto parkování, pak systém většinou nevyužívá. A to z mnoha příčin, které jsou shrnuty ve vyhodnocení dotazníkového šetření. Cílem práce je informovat o službách systému P+R a upozornit na nedostatky spojené s tímto systémem, které byly zmiňovány buďto v dotaznících nebo vyplynuly přímo z dat o obsazenosti parkovišť.

Klíčová slova: systém P+R, parkoviště, dojíždění osobním automobilem, Praha

## ABSTRACT

The thesis concerns the traffic in Prague. It targets the potentialities of short-term parking on the city outskirts, on metro and train stations, and summarizes the conditions for people who combine personal and public transport in their commuting.

The central part of the thesis focuses on the park and ride (P+R) scheme, and their location and availability. The bike and ride (B+R) and kiss and ride (K+R) systems are regarded as well. A questionnaire, carried out with respondents who regularly commute to Prague for employment or education, is evaluated. It comes out clearly that awareness of parking possibilities on the outskirts of Prague is low. And even if a respondent is aware of the possibilities, then the system is usually not used, for reasons that are summarized in the evaluation of the questionnaire. The goal of the thesis is to inform about P+R system and to highlight its shortcomings, which have been either deduced from the questionnaire or derived from P+R usage data.

Keywords: system P+R, parking, commuting by car, Prague

## Obsah

<b>Seznam grafů, obrázků a tabulek.....</b>	<b>6</b>
Seznam grafů.....	6
Seznam obrázků .....	7
Seznam tabulek .....	7
<b>1.Úvod .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Diskuze literatury a přístupy ke studiu tématu .....</b>	<b>10</b>
<b>3. Metodika práce .....</b>	<b>14</b>
3.1. Metodika zprostředkování dat .....	14
3.2 Metodika dotazníkového šetření .....	19
<b>4. Systémy krátkodobých parkovišť v Praze .....</b>	<b>20</b>
4.1. Základní charakteristika systémů krátkodobých parkovišť.....	20
4.1.1. Systém P+R .....	20
4.1.2. Systém B+R v Praze.....	23
4.1.3. Systém K+R v Praze .....	23
4.2. Hodnocení obsazenosti vybraných parkovišť .....	25
4.2.1. P+R Černý Most I .....	26
4.2.2. P+R Letňany.....	28
4.2.3. P+R Opatov .....	31
4.2.4. P+R Zličín I.....	32
4.2.4. P+R Zličín I.....	33
4.3. Specifické případy parkovišť .....	35
4.3.1. P+R Skalka I.....	35
4.3.2. P+R u železničních stanic .....	37
4.3.3 P+R Radotín .....	39
<b>5. Vyhodnocení dotazníkového šetření.....</b>	<b>41</b>
<b>6. Závěr .....</b>	<b>46</b>
<b>Seznam použité literatury a zdrojů dat .....</b>	<b>49</b>
Seznam použité literatury .....	49
Seznam zdrojů dat .....	50
<b>Seznam příloh.....</b>	<b>51</b>

## Seznam grafů, obrázků a tabulek

### Seznam grafů

Graf 3.1: Obsazenost P+R Černý Most I v týdnu 22. – 28. 2. 2010 .....	15
Graf 3.2: Obsazenost P+R Černý Most I – středy .....	16
Graf 3.3: Obsazenost P+R Černý Most I – neděle .....	17
Graf 4.1: Obsazenost P+R Černý Most I .....	26
Graf 4.2: Obsazenost P+R Letňany .....	30
Graf 4.3: Obsazenost P+R Opatov .....	32
Graf 4.4: Obsazenost P+R Zličín I .....	34
Graf 4.5: Obsazenost P+R Skalka I .....	36
Graf 4.6: Obsazenost P+R Běchovice .....	38
Graf 4.7: Obsazenost P+R Radotín .....	39
Graf 5.1: Co by se mělo na systému P+R zlepšit? .....	42
Graf 5.2: Dojíždění osobním automobilem do Prahy podle krajů .....	43
Graf 5.3: Dojíždění osobním automobilem do Prahy ze Středočeského kraje podle okresů .....	43
Graf 5.4: Účel dojíždění doPrahy.....	44

## Seznam obrázků

Obrázek 4.1: Záchytná parkoviště P+R v Praze v návaznosti na PID .....	22
Obrázek 4.2: Poloha parkovišť P+R Černý Most I a II .....	27
Obrázek 4.3: Zaparkovaná vozidla v ulici Beladova .....	28
Obrázek 4.4: Poloha parkoviště P+R Letňany .....	28
Obrázek 4.5: Poloha parkoviště P+R Opatov .....	32
Obrázek 4.6: Poloha parkovišť P+R Zličín I a II .....	33
Obrázek 4.7: Poloha parkovišť P+R Skalka I a II .....	36
Obrázek 4.8: Poloha stávajícího a plánovaného parkoviště P+R Běchovice .....	37
Obrázek 4.9: Poloha parkoviště P+R Radotín .....	40

## Seznam tabulek

Tabulka 4.1: Vývoj záchytných parkovišť P+R v Praze v letech 1997–2008 .....	20
Tabulka 4.2: Parkoviště P+R v Praze v lednu 2010 .....	21
Tabulka 4.3: Stanoviště systému K+R v květnu 2010 .....	24
Tabulka 4.4: Využití K+R Opatov v letech 2005 a 2006 .....	24
Tabulka 4.5: Charakteristika vybraných parkovišť systému P+R .....	25

# 1. Úvod

Dnešní společnost prochází velmi rychlým vývojem, který se projevuje ve všech oblastech každodenního života obyvatel moderního světa. Nejvýraznějším projevem je globalizace, díky které se zmenšují vzdálenosti, zvyšuje se informovanost lidí. S tím souvisí neustále narůstající požadavky na modernější a pohodlnější život. Z dříve vesnického obyvatelstva se nejprve stalo obyvatelstvo měst, v poslední době dochází spíše k opačnému trendu. Mladé městské rodiny (především ze sídlišť) se vystěhovávají do blízkého okolí středních a velkých měst. Staví se zde velké suburbánní zóny s často i desítkami identických domků, které jsou relativně cenově dostupné právě mladým rodinám, které za ně budou platit v podstatě celý život (především prostřednictvím hypoték). Proces suburbanizace s sebou přináší řadu výhod a nevýhod. Ať už možnost výchovy dětí mimo městský ruch a zničené životní prostředí, izolovanost matek s malými dětmi apod. Těmito problémy se hlouběji zabývá publikace Suburbanizace.cz (Ouředníček 2008).

Jako jeden z nejvíce patrných negativních důsledků suburbanizace je velký nárůst osobní automobilové dopravy. Každodenní dojíždění obyvatel suburbánních zón do jádrového města vytváří intenzivní dopravní proudy. Navíc prostorově rozptýlenou výstavbu v zázemí jádrového města lze jen těžko kvalitně obsloužit veřejnou dopravou. (Ouředníček 2008). Tyto faktory následně vedou k přetížení příjezdových silnic do Prahy, jež absolutně nevyhovují množství automobilů, které se každodenně vydávají do centra města.

Ve své práci se budu zabývat problémem, který se suburbanizací souvisí, a to systémem parkování v místě dojížděky, tj. ve městě. Tento problém se týká velkých světových center, ale i řady měst Česka v čele s Prahou, na níž se budu ve své práci soustředit. Právě v zázemí hlavního města Prahy začala suburbanizace nejdříve a nejintenzivněji. Druhým důvodem proč se soustředím na Prahu, je fakt, že od narození žiji na jejím východním okraji, takže mám s dopravními projevy suburbanizace vlastní zkušenosti.

Ve své práci se zaměřím na systémy krátkodobých parkovišť, u nichž dochází k propojení veřejné dopravy s individuální automobilovou. Nejprve se pokusím shrnout poznatky, které jsem získala z prostudované literatury zabývající se dopravou ve městě.



Soustředím se na možnosti parkování na parkovištích systému Park and Ride, tj. „zaparkuj a jed“ (P+R). Zmíním se i o možnosti využití systému Bike and Ride, tj. „přijed’ na kole a jed“ (B+R) a Kiss and Ride, tj. „polib a jed“ (K+R). V další kapitole popíšu výsledky vlastního šetření, ve kterém jsem se zabývala obsazeností parkovišť systému P+R v Praze během 4 měsíců. Pokusím se zhodnotit výsledná data na vybraných parkovištích a dát je do souvislosti s podmínkami kolem těchto parkovišť. Dále shrnu výsledky dotazníkového šetření, které jsem uskutečnila s vybranou skupinou lidí, kteří každodenně dojíždějí do Prahy z jejího okolí, ať už využívajících parkoviště P+R, nebo nikoliv.

Cílem práce bude zodpovědět otázky, které jsou spojovány s problematikou parkování lidí, kteří dojíždějí do Prahy:

- Jaké je povědomí těchto lidí o možnostech parkování na okraji Prahy? A především návaznost na městskou hromadnou dopravu (MHD)?
- Je dostatečné množství parkovacích míst v systému P+R v Praze a pokrývá kapacita těchto parkovišť plně poptávku?
- Podmiňují obsazenost parkovišť vnější efekty (např. počasí, dopravní špička, účel dojížděky apod.)?
- Jaké jsou plány v oblasti rozvoje parkovišť P+R (výstavba nových parkovišť či rozšíření kapacit stávajících) a dopravy v klidu v Praze?

## 2. Diskuze literatury a přístupy ke studiu tématu

Publikací českých autorů se zaměřením na dopravu ve městě lze najít dostatek, většinou se však věnují problémům spojeným s nehodovostí, kongescemi a negativními vlivy na životní prostředí. Dopravou v klidu a řešením zmíněných problémů, formou výstavby obchvatů měst, vybudováním pěších zón v centru apod. se zabývá autorů podstatně méně. Samotným tématem systém P+R se autoři zabývají dokonce zřídka. Systém je zmiňován jen okrajově, a to v souvislosti s kombinovanou přepravou osob: automobil – veřejná doprava. Tento druh přepravy je brán jako hlavní alternativa k velkému množství osobních automobilů v centrech velkých měst. Ale je závislý na kvalitní hromadné přepravě (pravidelnost a návaznost jednotlivých spojů, dostatek parkovacích míst na okrajích měst u terminálů veřejné dopravy, čistota dopravních prostředků a přestupních stanic, motivace pro řidiče v podobě zvýhodnění jízdného při využití systému P+R či zvýšení poplatků při vjezdu do vnitřní zóny města a parkování v centru apod.). Nejvíce autorů zmiňuje systém hlavně jako pokus o ochranu a zlepšení životního prostředí ve městě, které je momentálně nejvíce znečišťováno právě výfukovými plyny z automobilů (Svoboda 2006).

Zahraniční literatura se tématu městská doprava v klidu věnuje více než česká (Hanson 1995, Tolley a Turton 1995, Paddison 2001). Díky zaměření své práce jsem se věnovala především české odborné literatuře, která se danému tématu věnuje, neboť systémy parkovišť v USA se od systémů P+R v Praze velmi liší.

V následujícím textu bych chtěla přiblížit pohledy několika autorů. Nejdříve nastíním dopravu obecně, přes městskou dopravu a zmínku o systémech P+R a B+R.

Doprava je základním i omezujícím faktorem současné ekonomiky vyspělého světa. Každá část světa má jiný potenciál, proto lidé nenacházejí ve svém bezprostředním okolí vše, co potřebují a požadují k životu. Globalizace hospodářského systému a specializace jednotlivých regionů tuto potřebu ještě zvyšuje. A především proto je doprava tak důležitá, hlavně pro zásobování světa surovinami, energií i výrobky a přemísťování i vzájemnou komunikaci osob. Zároveň ovšem mnohé ekonomické procesy limituje a má negativní dopady na zdraví člověka a stav životního prostředí. V současnosti proto stojí doprava před úkolem najít rovnováhu mezi rozvojem, svými přínosy a negativy (Adamec 2008).

Každý druh dopravy má své výhody i nevýhody. Zaměřím se na dopravu silniční, se kterou téma mé práce nejvíce souvisí. V současnosti má hlavní podíl na přepravě osob i nákladů na krátké a střední vzdálenosti. Výhodou je vysoký stupeň operativnosti a dostupnosti. A největšími nevýhodami jsou vysoký negativní vliv na životní prostředí a ráz krajiny, a nízká bezpečnost. Růst automobilizace je spojen s důsledky společenských změn, kdy rostou požadavky moderní společnosti. Ovšem růst množství automobilů probíhá rychleji než výstavba nových a zkapacitnění stávajících komunikací, čímž vznikají dopravní zácpy. Do budoucna se podle odhadů a strategických dokumentů počítá s nárůstem intenzity dopravy (Brinke 1999, Adamec 2008).

Jako řešení nebo alespoň zlepšení dopravní situace se nabízí multimodální doprava. Ta umožňuje pro každý úsek přepravy využití nejvhodnějšího způsobu dopravy z pohledu dopadů na zdraví a životní prostředí. V osobní dopravě se projevuje vytvářením integrovaných dopravních systémů. Veřejná doprava by měla být dostatečně atraktivní, aby motivovala obyvatele k častému využití (vyhovující spoje mezi okolními obcemi a centrem města, zvýšení komfortu pro cestující) (Adamec 2008).

Přímo o systému P+R a B+R se zmiňuje ve své publikaci např. Adamec (2008). Popisuje, že by měla být situována parkoviště systému P+R především ve vnějších zónách města a v místech významných přestupních uzlů MHD. A mimo městské oblasti u významných zastávek železničních tratí směřujících do spádového města regionu. Dále by měla parkovací politika odradit řidiče od vjezdu do městského centra a současně je motivovat k multimodálnímu (osobní automobil – MHD) uskutečnění cesty. Jako překážku uvádí psychiku řidičů, kteří jsou zvyklí dojet autem až k cíli své cesty a bude pravděpodobně trvat delší dobu než budou ochotni opustit svá vozidla na hlídaném parkovišti a pokračovat dále veřejnou dopravou. Jako řešení pro zlepšení stavu městské dopravy dále zmiňuje zapojení přepravy pomocí jízdních kol. Kdy by mělo být vedle cyklistických stezek v okolí řek a městské zeleně vybudováno i bezpečné napojení na hlavní silniční tahy městem (oddělené pásmem zeleně, obrubníkem nebo zábradlím) a vybudování systému hlídaných stojanů na kola u přestupních stanic MHD (systém B+R). Tato stání by měla být podle autora vybudována přímo v areálu záchytného parkoviště P+R nebo na veřejném prostranství v majetku města.

Pohled na městskou dopravu tentokrát z logistického hlediska nabízí další publikace (Svoboda 2006). Zde autor dělí území České republiky z hlediska požadavků

na dopravu do tří typů: venkovské osídlení, města s velkým počtem obyvatel (kolem 100 000) a aglomerační pásmo. Ve městech je doprava nezbytným doplňkem fungování socioekonomického systému a dopravní situaci ovlivňuje urbanistické pojetí města (výstavba sídlišť, satelitů, obchodních a průmyslových zón). Aglomerací nazývá území okolo velkého města, která jsou navzájem propojena administrativně, sociálně, ekonomicky i kulturně. Aglomeraci a město by měl propojovat integrovaný dopravní systém, který je třeba vhodně logisticky vybudovat a především zajistit návaznost na vhodný prostředek veřejné dopravy (metro, tramvaje, vlaky). Bez tohoto propojení nemůže být zajištěna průchodnost dopravy v samotném centru města, které je většinou cílem cest obyvatel aglomerací i samotného města. Zmiňuje i vhodnost výstavby styku veřejné a neveřejné dopravy v podobě systémů P+R a B+R. Jádrem dopravní politiky by podle autora měl být vhodný ekonomický a bezpečný pohyb lidí. Je tedy přirozené zahrnout strategii pro zvyšování využití veřejné dopravy. Přiblížit hromadnou dopravu co největšímu počtu lidí tak, aby pokračovali v jejím používání nebo se k jejímu pravidelnému využití vrátili. Je patrné, že snižování ekologické zátěže dopravou je žádoucí hlavně v osobní dopravě a to zejména v hustě osídlených oblastech, kde navíc městská zástavba snižuje možnosti přirozeného rozptylu škodlivých látek i hluku.

Pro potřeby mé práce byla nejpřínosnější publikace Sociální geografie pražského městského regionu (ed. Ouředníček 2006) a to především kapitoly věnované dopravě. Podle autora, který vychází z dat Ročenky dopravy ÚDI 2004 se v Praze stupeň automobilizace (počet obyvatel na jeden osobní automobil) v období 1961–2000 prudce snížil (z 22,4 na 1,9). V pražském provozu tvoří osobní automobily 91% všech motorových vozidel. Zatímco doprava v roce 2004 v centrální oblasti Prahy stagnovala, tak v okrajových částech a zázemí Prahy narůstala. Nárůst dopravní intenzity v zázemí Prahy je způsoben obecně vyšším využíváním automobilové dopravy, svoji roli zde hraje i dojíždění do Prahy obyvatel suburbánních zón. Problémy s dopravou ve směru zázemí – centrum jsou jakousi daní za bydlení v příjemnějším prostředí. Pro vyřešení dopravních problémů Prahy je důležité zabývat se jimi především na mikroregionální úrovni. Vnitroměstské dopravní vazby a vazby město – zázemí tvoří největší část dopravních intenzit v pražské dopravní síti. Možným řešením je podle autora přesunutí přepravní práce ve prospěch hromadných typů dopravy (linky PID). Prostředky MHD jsou ale v době dopravní špičky často přeplněny, což mimo jiné snižuje komfort cestování. To znesnadňuje motivování řidičů k přechodu z individuální na hromadnou dopravu např. prostřednictvím systému P+R (Marada in Ouředníček 2006). Systém P+R

byl zařazen do tarifního systému PID od 1. 5. 1998, především ve snaze zvýšit atraktivitu veřejné dopravy, a tím redukovat silný tlak automobilové dopravy na město. Záchytná parkoviště systému P+R jsou budována ve středním a vnějším pásmu města, především u stanic kapacitní kolejové dopravy (vlak, metro), a zároveň ve vazbě na síť hlavních komunikací města. I když se zájem o parkoviště systému P+R stále zvyšuje, jeho vliv na dopravu v rámci Prahy bychom neměli přeceňovat, protože jejich kapacita může zachytit jen zlomek každodenních cest do metropole (Urbánková, Ouředníček in Ouředníček 2006).

Zajímavý je pohled dalšího autora (Jelen 1974), který popisuje svoji představu z roku 1974 o městském obyvatelstvu a dopravě ve městě v roce 2000. Kdy podíl lidí žijících ve městě by podle něj měl přesáhnout 90% světové populace. Pro ně by měla vzniknout města zbavená prachu, nečistot a hluku. Nejzajímavější je ovšem jeho pohled na městskou dopravu: „Převratným způsobem zde bude vyřešena doprava, vycházející zásadně z použití prostředků hromadné přepravy osob. Nebudou zde žádné automobily... V podzemí bude v ocelovém potrubí velkého průměru rychlodráha.“ (Jelen 1974).

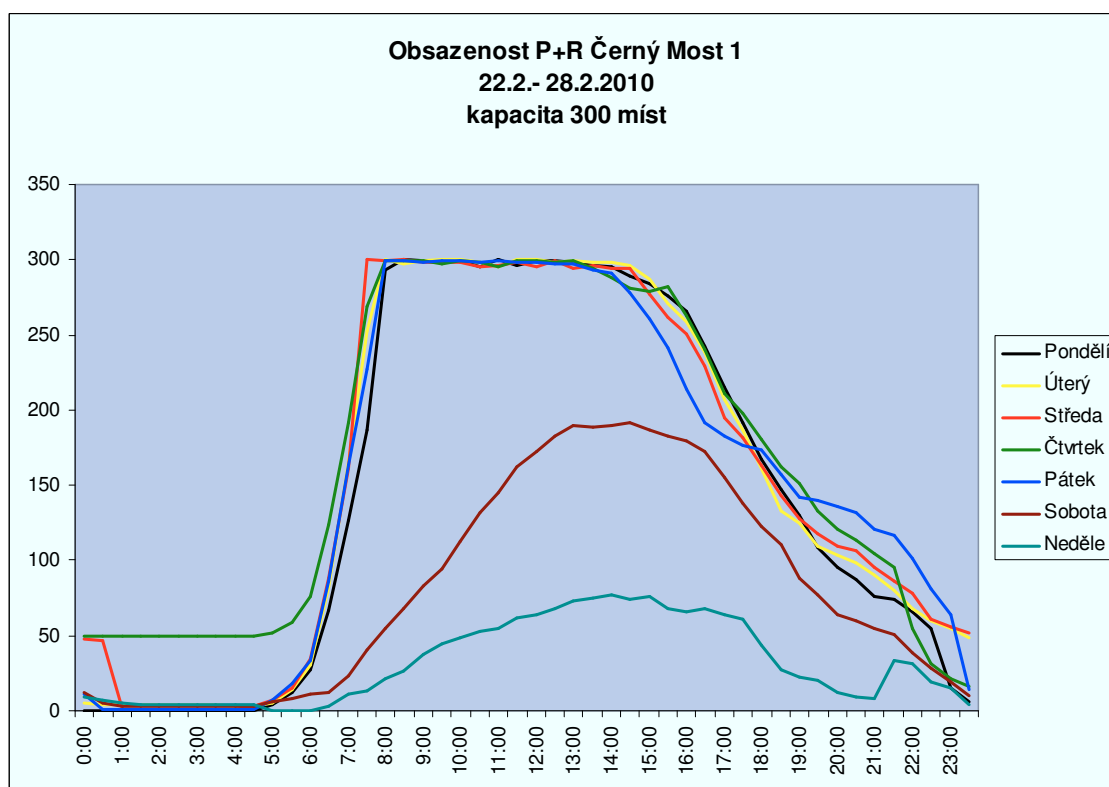
### 3. Metodika práce

V této kapitole se budu zabývat tím, jak jsem v celé práci postupovala. V první části se zaměřím na sběr a následné použití dat týkajících se obsazenosti jednotlivých parkovišť systému P+R a ve druhé části tvorbou, rozšiřováním dotazníků mezi respondenty a následným hodnocením samotného dotazníkového šetření.

#### 3.1. Metodika zprostředkování dat

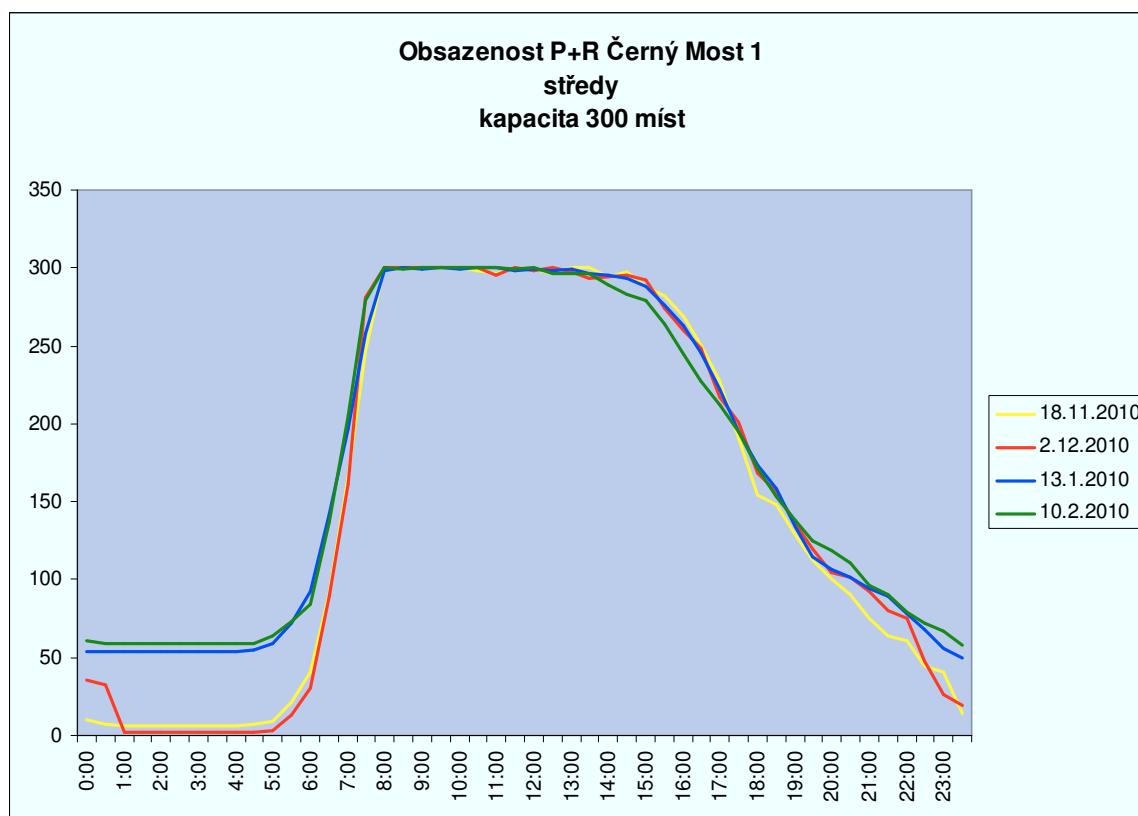
V kapitole 4 pracuji s daty obsazenosti parkovišť P+R, která dává k dispozici Technická správa komunikací hlavního města Prahy (TSKHMP). Jsou dostupné z internetového zdroje: <http://www.tsk-praha.cz/web/doprava/parkovistePRstav>, kde jsou přehledně uvedena v tabulce (příloha 1: Podoba webové stránky TSKHMP s tabulkou dat o obsazenosti parkovišť). V této tabulce jsou data nejen o obsazenosti parkovišť systému P+R, ale i o dalších parkovacích místech: Chodov, Kongresové centrum Praha, Slovan a Wilsonova. Pro účely bakalářské práce jsem se soustředila pouze na parkoviště systému P+R. V tabulce jsou uvedeny počty parkovacích míst celkem, obsazených míst, volných míst a datum a čas poslední aktualizace. Počty parkovacích míst celkem se nyní nepatrně liší od počtů se kterými jsem pracovala na počátku mého šetření. Což je způsobeno rozšiřováním či zmenšováním parkovišť a vyšším požadavkům na počty míst pro invalidy. Tyto počty se ale neliší více než o 10 parkovacích míst. Data jsou nepravidelně aktualizována. Ale obvykle je aktualizace prováděna během 15 – 25 minut. Proto jsem data stahovala po 30 minutách, vždy v celou a půl. A to po dobu necelých čtyř měsíců, od 18. 11. 2009 do 28. 2. 2010. Pomocí dvou programů, které byly vytvořeny mým bratrem Ing. Štěpánem Obdržálkem Ph.D. jen pro účel této bakalářské práce, se mi nejprve stáhla celá stránka jako obrázek a následně byla mnou vybraná data převedena do programu Microsoft Office Excel. V této podobě jsem s daty pracovala dále (tvorba grafů a tabulek). Společně s těmito daty se mi stahovaly ještě údaje o počasí (teploty a množství srážek). Ovšem to bohužel jen po krátkou dobu od 13. 1. do 28. 2. 2010, kdy se mi nepodařilo prokázat nějakou závislost obsazenosti parkovišť na změnách počasí, o čemž se zmíním ještě v závěru práce.

Pro každé vybrané parkoviště, kterým se dále v práci více zabývám, jsem vypracovala několik grafů. Nejprve jsem si musela určit, které z dnů v týdnu použiji. Po prozkoumání několika grafů shrnujících obsazenost parkovišť v jednotlivých dnech v týdnu (graf 3.1 reprezentuje nejběžnější z nich), jsem si pro všední dny jako reprezentativní vybrala středu. V pátek byl většinou zaznamenán zlom kolem 16. hodiny, kdy se parkoviště výrazněji vyprázdnila, ale obsazenost se během dvou hodin opět zvedla. To si vysvětluji tím, že větší počet lidí jede v pátek večer za kulturou a jinou zábavou do centra Prahy. Což je patrné i z toho, že v pátek se parkoviště později vyprazdňují (kolem 1.00) než v jiné všední dny. Typický den, kdy má většina lidí volno je neděle, proto je v mé práci víkend reprezentován nedělemi.



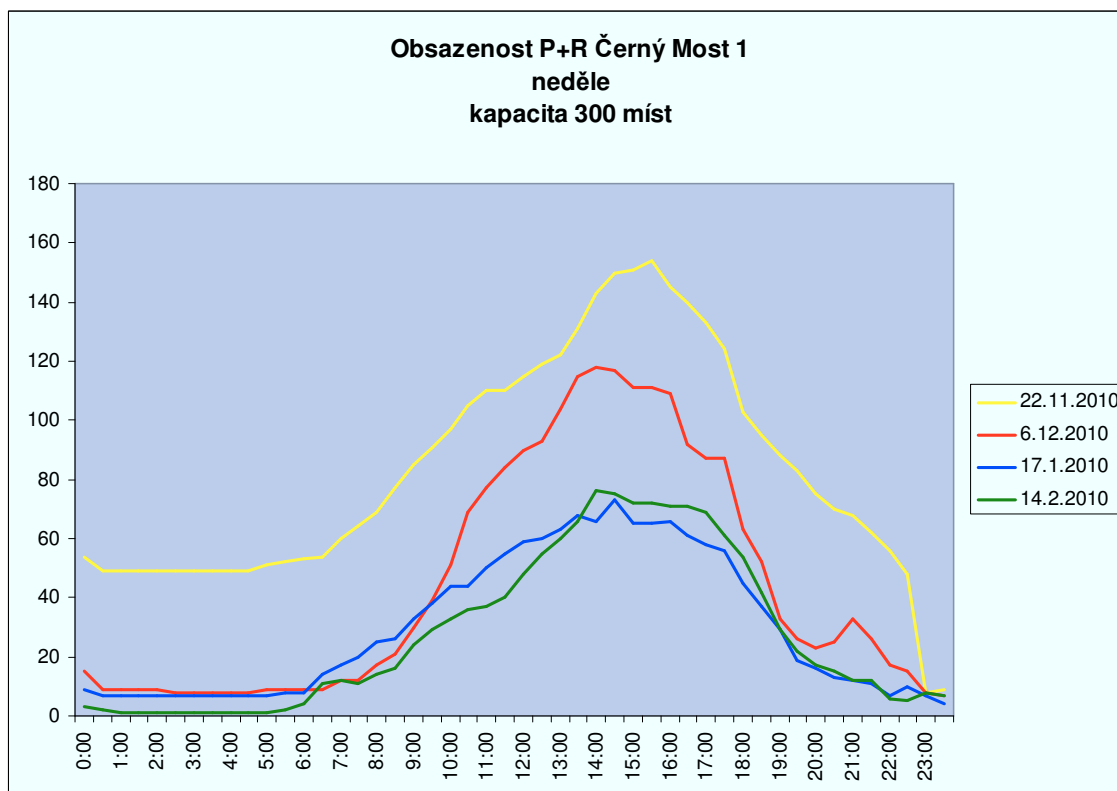
Graf 3.1: Obsazenost P+R Černý Most I v týdnu 22.–28.2.2010  
Zdroj: Vlastní šetření

Z grafu 3.2, který poskytuje souhrn informací o obsazenosti parkoviště P+R Černý Most I, je zřejmé, že data pro vybrané středy se příliš neliší. Graf 3.3 shrnuje data pro stejné parkoviště, ale vybrané neděle. Zde vidíme odchylky větší. Pro každý měsíc je zde znázorněna jedna neděle. Rozkolísanost těchto dat je podle mého názoru nejvíce ovlivněna předvánočními nákupy. To usuzuji z toho, že více obsazené je parkoviště v listopadu a prosinci, kdy lidé jezdí do centra města za nákupy vánočních dárků. Zatímco v lednu a únoru je obsazenost nižší. Tento jev by pravděpodobně více vynikl z dat těsně před Vánocemi, ty ale bohužel nemám k dispozici, z důvodu výpadku webové stránky TSK.



Graf 3.2: Obsazenost P+R Černý Most I – středy  
Zdroj: Vlastní šetření





Graf 3.3: Obsazenost P+R Černý Most I – neděle

Zdroj: Vlastní šetření

Dále jsou středy a neděle pro každé parkoviště vybírány poměrně náhodně, tento výběr byl nejvíce ovlivněn množstvím a pravidelností dat, která jsem měla k dispozici. Neboť informační systém byl hned několikrát mimo provoz. Ať už globálně pro všechna parkoviště, nebo lokálně pro parkoviště jednotlivá. Největším výpadkem byla pauza mezi 13. 12. 2009 a 6. 1. 2010, kdy se na zdrojové internetové stránce nezobrazovala data ani za jedno parkoviště. Problémy následovaly ještě 7 dalších dní. To způsobilo, že jsem přišla o zajímavá data kolem Vánoc a poté při sněhové kalamitě, která zasáhla Prahu začátkem ledna 2010. Bohužel se mi přesná příčina tohoto výpadku nepodařila přesně zjistit, ale podle strohých odpovědí TSKHMP šlo o problémy na straně webmastera.

Výběr čtyř reprezentativních parkovišť byl do značné míry intuitivní, nejvíce je ovlivněno výběrem, tak aby se každé z nich nacházelo na okraji Prahy, u významné příjezdové komunikace a aby pokryla všechny čtyři světové strany. Co se týče P+R Černý Most I, P+R Letňany a P+R Zličín I, tak jsou tato parkoviště umístěna na konečných stanicích linek metra, u velkých nákupních center a jsou ve svém okolí

nejvíce využívána. To ovšem pro čtvrté vybrané parkoviště neplatí, P+R Opatov není ve svém okolí největší (P+R Chodov je větší), ani se nenachází u nákupního centra ani u konečné stanice metra. Pro jižní okraj Prahy jsem si mohla k dalšímu zkoumání vybrat P+R Chodov. Ale P+R Opatov je lépe dostupné z významné příjezdové komunikace D1. Především proto jsem parkoviště P+R Opatov upřednostnila před P+R Chodov.

### 3.2 Metodika dotazníkového šetření

Dotazníkové šetření, které jsem uskutečnila v rámci své bakalářské práce, bylo určeno pro obyvatele, kteří dojíždějí osobním automobilem do Prahy a to v různých intervalech i za různými účely. Nesoustředila jsem se tedy pouze na respondenty, kteří využívají systém P+R. Naopak mě zajímal poměr těch, kteří tento systém využívají a těch, kteří o něm buďto neví, nebo ho z jiných důvodů vůbec nevyužívají. V dotazníku, který je umístěn na konci práce jako příloha 2, jsem se soustředila především na to, co by respondenti na systému zlepšili, popřípadě co by je k jeho využití motivovalo. Šetření probíhalo dvěma formami. První a dlouhodobější byla prostřednictvím internetu. A to internetové domény [www.vyplnto.cz](http://www.vyplnto.cz), která zprostředkuje uskutečnění a vyhodnocení dotazníku pro každého zájemce. Pokud navíc provozovatel tohoto serveru zkontroluje a doporučí další reprodukci dotazníku, pak ho zmíní a odkáže na něj na dalších doménách. Touto formou jsem získala odpovědi na své otázky od 28 respondentů. Přičemž tento výzkum byl na stránkách prezentován od 13. do 25. 4. 2010. Druhou formou bylo dotazování přímo obyvatel suburbánních zón na sever od Prahy (Nová Ves, Líbeznice, Odolena Voda), takto jsem získala dalších 17 respondentů.

Celkový počet 45 respondentů, není sice vzorkem, který by byl úplně vypovídající, avšak pro účely bakalářské práce, tj. ozřejmění názorů a postřehů obyvatel dojíždějících do Prahy na problematiku systému parkování P+R, je dostatečný. Dotazování respondentů přímo v terénu bylo spojeno s velkou neochotou obyvatel zapojit se do šetření, a to především z důvodu nedostatku jejich času. Z tohoto důvodu jsem nakonec nerealizovala šetření přímo na parkovištích P+R, kde byla ochota obyvatel odpovídat na několik málo otázek ještě nižší.

V rámci obou forem dotazování, které jsem popsala výše, byli respondenti zvoleni zcela náhodně. Skupina respondentů však byla reprezentativní z hlediska pohlaví a také nejvyššího dosaženého vzdělání. Další odpovědi respondentů zprostředkuji a okomentuji v kapitole 5.

## 4. Systémy krátkodobých parkovišť v Praze

### 4.1. Základní charakteristika systémů krátkodobých parkovišť

Do systému Pražské integrované dopravy (PID) jsou zahrnuta i záchytná parkoviště systémů P+R, B+R a K+R.

#### 4.1.1. Systém P+R

Parkoviště typu P+R jsou určena k parkování osobních automobilů, jejichž cestující pokračují v cestě k cíli dopravními prostředky PID. Tato hlídaná parkoviště jsou umístěna v blízkosti zastávek městské hromadné dopravy.

rok	nová parkoviště	zrušená parkoviště	celkový počet parkovacích míst
1997	Nové Butovice, Opatov, Radlická, Skalka 1, Zličín1		525
1998			525
1999	Černý Most 1, Holešovice, Rajská zahrada, Zličín 2		1108
2000	Palmovka, Radotín		1202
2001			1202
2002	Běchovice Modřany		1355
2003	Černý Most 2		1446
2004	Ládví		1482
2005		Modřany, Radlická	1396
2006	Depo Hostivař, Chodov, Skalka 2	přesun P+R Palmovka	2344
2007			2344
2008	Letňany		3044

Tab.4.1: Vývoj záchytných parkovišť P+R v Praze v letech 1997-2008

Zdroj: Ročenka dopravy Praha 2006

Tabulka 4.1 shrnuje vývoj počtu záchytných parkovišť a celkového počtu parkovacích míst mezi lety 1997 a 2008. V současné době je parkovišť 17 (stejně jako v roce 2008) a parkovacích míst je celkem 2977. Jsou to P+R: Běchovice, Černý Most I, Černý Most II, Holešovice, Hostivař, Chodov, Ládví, Letňany, Nové Butovice, Opatov, Palmovka, Radotín, Rajská zahrada, Skalka I, Skalka II, Zličín I a Zličín II. Jak je již zřejmé z jejich názvů, většina se nachází v okrajových částech Prahy u stanic metra,

některé u vlakových nádraží (Běchovice, Radotín) (tab. 4.2, obrázek 4.1). Výjimkou je P+R Palmovka, které bylo v roce 2006 přemístěno z blízkosti autobusového nádraží na křižovatku Zenklova – Sokolovská, což určitě zlepšilo jeho dostupnost, i přesto si myslím, že je umístěno příliš blízko centru města a tudíž příliš neplní svůj účel, tj. nabídnout řidiči alternativu k vjezdu automobilem do centra Prahy.

Parkoviště jsou k dispozici všem cestujícím bez výjimky. Ovšem byla zavedena především pro cestující, kteří dojíždějí do Prahy a jsou ochotni za nepatrný poplatek pokračovat v další cestě do centra města prostředky MHD. Proto by tato parkoviště měla být po ukončení provozu metra v 01.00 uzavřena, což je dáno i provozním řádem. Za nevyzvednutý automobil by měl řidič zaplatit částku 100,- Kč. Bohužel toto pravidlo není všemi striktně dodržováno a tato parkoviště využívají i obyvatelé okolních sídlišť k zaparkování svých vozidel přes noc. Tento jev je nejvíce patrný na parkovišti P+R Skalka I, o čemž se ještě zmíním v dalším textu.

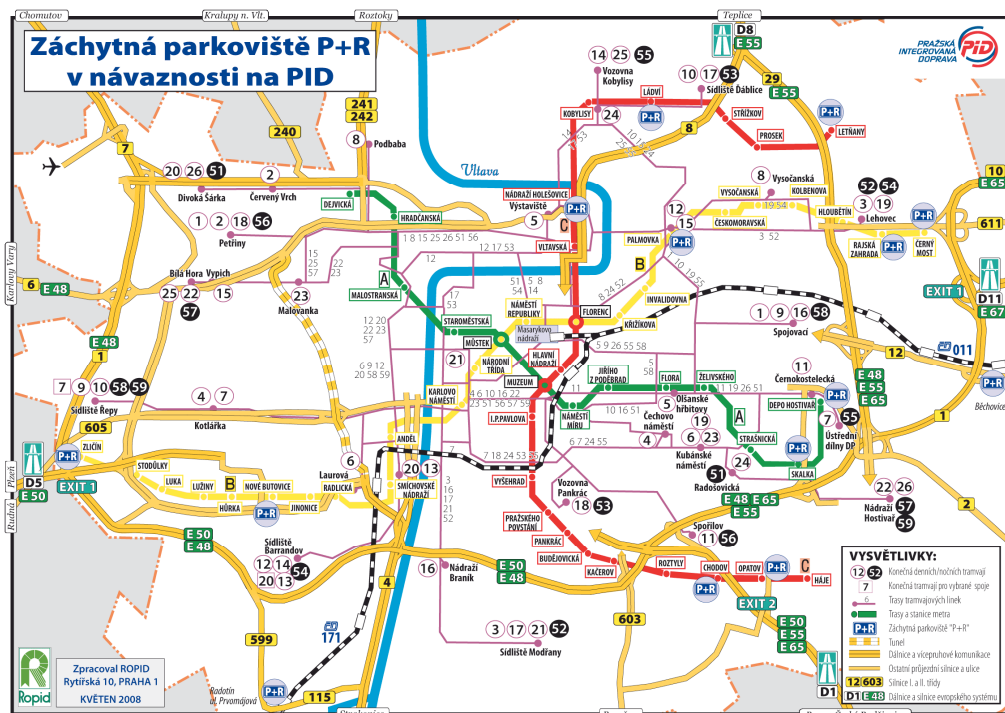
Název parkoviště P+R	Kapacita	Poloha
Běchovice	98	železniční stanice Praha – Běchovice (linka S1)
Černý Most I	300	konečná stanice metra B Černý Most
Černý Most II	138	konečná stanice metra B Černý Most
Holešovice	77	stanice metra C Holešovice, železniční stanice Praha – Holešovice (linka S41)
Hostivař	178	konečná stanice metra A Depo Hostivař
Chodov	692	stanice metra C Chodov
Ládví	85	stanice metra C Ládví
Letňany	679	konečná stanice metra C Letňany
Nové Butovice	59	stanice metra B Nové Butovice
Opatov	212	stanice metra C Opatov
Palmovka	176	stanice metra B Palmovka
Radotín	61	železniční stanice Praha – Radotín (linka S7)
Rajská zahrada	93	stanice metra B Rajská zahrada
Skalka I	110	stanice metra A Skalka
Skalka II	78	stanice metra A Skalka
Zličín I	88	konečná stanice metra B Zličín
Zličín II	66	konečná stanice metra B Zličín

Tab. 4.2: Parkoviště P+R v Praze v lednu 2010

Zdroj: Technická správa komunikací hlavního města Prahy

Největší výhodou parkování na parkovištích P+R je cena parkovného a slevy na jízdné PID. Zatímco v centru Prahy se po zavedení parkovacích zón pohybuje cena parkovného od 15 do 60 Kč/hod, parkování je časově omezeno (přes den od 2 do 6ti hodin) a je obvykle nemalý problém vůbec najít volné parkovací místo v zónách pro návštěvníky, na parkovištích P+R je cena podstatně přijatelnější. Jízdenky v souvislosti

s parkováním na parkovištích P+R nejsou v prodeji v běžných automatech ve stanicích metra či na zastávkách tramvají, ani v trafikách, nýbrž jsou vydávány pouze prodejními automaty na záchytných parkovištích P+R současně s lístky za parkovací služby. Každý doklad z těchto automatů má dvě části – parkovací lístek a jízdenku nebo kontrolní lístek. Cena za parkování na parkovištích P+R platná v den poskytnutí služby do ukončení denního provozu parkoviště činí 10 Kč. Držitelé předplatních jízdenek PID pro pásmo P+0, nebo uživatelé, kteří mají právo na bezplatnou přepravu v pásmech P+0 si zakoupí pouze parkovací lístek pro automobil. Parkovací lístek uživatel umístí dovnitř vozidla na dobře viditelné místo a jízdenku či kontrolní lístek uschová pro další kontrolu obsluhou parkoviště. Cestující, který nemá předplacenou jízdenku PID si v již zmíněném automatu může koupit buďto přestupní zpáteční plnocennou jízdenku v ceně 50 Kč, jejíž platnost je omezena na den, kdy na parkovišti parkuje, do doby ukončení denního provozu parkoviště. Při cestě v jednom směru je její platnost 75 minut. Jízdenka se označuje v prostředku MHD při cestě tam a při cestě zpět na opačných koncích jízdenky. Druhou možností je zakoupení celodenní přestupní plnocenné jízdenky za 90 Kč, která je platná v pásmech P+0. Stejně jako předešlá jízdenka má i tato omezenou platnost na den zakoupení v parkovacím automatu. Všichni ostatní spolucestující řidiče se řídí tarifem PID, své jízdenky si mohou zakoupit v již zmíněném automatu, nebo běžným způsobem ve stanicích metra, tramvaje či v trafikách.



Obrázek 4.1: Záchytná parkoviště P+R v Praze v návaznosti na PID  
Zdroj: Dopravní podnik hlavního města Prahy

#### **4.1.2. Systém B+R v Praze**

Další doplňkovou službou na záchytných parkovištích je instalace stojanů na úschovu jízdních kol v blízkosti stanoviště hlídače parkoviště. Systém typu B+R poskytují téměř všechna záchytná parkoviště (kromě P+R Palmovka a P+R Opatov). Úschova kol je bezplatná. Za zálohu 20 Kč obdrží cyklista zámek, kterým si kolo uzamkne a klíč si uschová u správce parkoviště. Správce mu vydá kontrolní kartu, proti které mu bude po návratu opět vydán klíč. Cyklisté ale nemohou využívat zvýhodněného jízdného na MHD, protože hlídání kol je bezplatné.

Parkoviště typu B+R jsou určena především pro obyvatele blízkého okolí Prahy, popř. stanic metra (do 5km). Mohou zde zanechat svá kola a nemusí s nimi problematicky cestovat prostředky MHD nebo se prodírat dopravními zácpami, což může být pro cyklistu velmi nebezpečné. Nehledě na to, že v místě zaměstnání, školy, nákupního či zábavního centra se téměř nevyskytují stojany na kola, natož hlídané. Systém tohoto typu využívají i méně zdatní cyklisté, kteří by nezvládli celou cestu do zaměstnání, ale i přesto mají snahu něco udělat pro své zdraví. Oplocené či jinak hlídané stojany na kola můžeme častěji vidět v menších městech České republiky, (např. Pardubice, Hradec Králové), kde jsou přijatelnější podmínky pro cyklistiku.

V Praze se ze strany města objevují tendence, díky kterým by se měly zlepšit podmínky pro cyklistiku (viz projekt „Praha cyklistická“, výstavba cyklostezek a zvláštních pruhů pro cyklisty u nově budovaných silnic apod.). Což by mohlo mít za následek více cyklistů v ulicích města i vyšší využívání systému B+R

#### **4.1.3. Systém K+R v Praze**

Místa pro krátkodobá zastavení (maximálně 5 minut) typu K+R jsou umístěna u některých stanic metra (tab.4.3) a jsou určena pro vystoupení spolucestujících z osobních automobilů, kteří zde mohou přestoupit na prostředky MHD. Zatímco řidič pokračuje dále svým vozidlem, většinou mimo Prahu. Tato forma dopravy je zaváděna od roku 2001. Vyhrazená místa jsou umístěna tak, aby přestup těchto lidí byl co nejsnazší a nejbezpečnější. Většinou se jedná o odstavný pruh přímo u metra. Někdy bývá propojen se zastávkou autobusů MHD, či výstupní stanicí dálkových a

zájezdových autobusových linek. Některá tato stanoviště jsou umístěna po obou stranách příjezdových respektive odjezdových tras do respektive z Prahy, jiná lze použít jen jedním směrem (jak je patrné z tab.4.3). Což neznámá, že by nebyla využívána obousměrně, ale vyskytuje se zde problém s bezpečným otáčením vozidel či přecházením chodců. A to především u vícepruhových silnic.

<b>Název stanoviště K+R</b>	<b>směr</b>	<b>linka metra</b>
Černý Most	Z centra	B
Dejvická	do centra	A
I.P.Pavlova	do centra	C
Kačero	do centra	C
Kobylisy	do centra	C
Ládví	do centra	C
Letňany	oba	C
Opatov	do centra	C
Prosek	oba	C
Radlická	oba	B
Vltavská	do centra	C

Tab.4.3: Stanoviště systému K+R v květnu 2010  
Zdroj: Regionální organizátor Pražské integrované dopravy (ROPID)

Ročenka dopravy Prahy nám nabízí srovnání vývoje využívání K+R Opatov v letech 2005 a 2006. Podle jejich 12 hodinových průzkumů (oba byly uskutečněny v listopadu) vidíme, že se počet řidičů využívající tento systém zvyšuje, v tomto případě dokonce o 30% (viz tab.4.4). Z průzkumu také vyplynulo, že skladba vozidel podle registrační značky zůstala stejná: 2/3 vozidel s pražskou značkou, 1/4 se středočeskou a zbytek z ostatních krajů (včetně zahraničí). Což se podstatně liší od skladby vozidel zaparkovaných na parkovištích systému P+R, kde je většina aut z kraje Středočeského. Dále zdůrazňuje fakt, že 99% vozidel bylo osobních a 98% řidičů nepřekročilo 5 minutový limit.

<b>čas (h)</b>	<b>počet vozidel (2005)</b>	<b>počet vozidel (2006)</b>
6 až 10	123	186
10 až 14	47	50
14 až 18	118	163
celkem	288	399

Tab. 4.4: Využití K+R Opatov v letech 2005 a 2006  
Zdroj: Ročenka dopravy Praha 2006



## 4.2. Hodnocení obsazenosti vybraných parkovišť

Z již jmenovaných 17 parkovišť P+R jsem si pro další zkoumání a popis vybrala čtyři, která jsou mezi nejvíce využívanými, a o jejichž obsazenosti jsem získala nejvíce dat. Jsou vybrána tak, aby zahrnula dojížděku ze všech čtyř světových stran: ze severu P+R Letňany, z východu P+R Černý Most I, z jihu P+R Opatov a ze západu P+R Zličín I. Tato parkoviště mají několik společných charakteristik. Všechna se nacházejí u sídliště a nedaleko nákupní zóny, u stanic metra (kromě Opatova dokonce na konečných stanicích), taktéž všechna navazují na hlavní příjezdové trasy do Prahy (tabulka 4.1). Jak je vidět na jejich grafech obsazenosti, jsou zcela zaplněna i z většiny vyprázdněna v téměř stejnou dobu. Odlišným znakem je především jejich kapacita (tabulka 4.1).

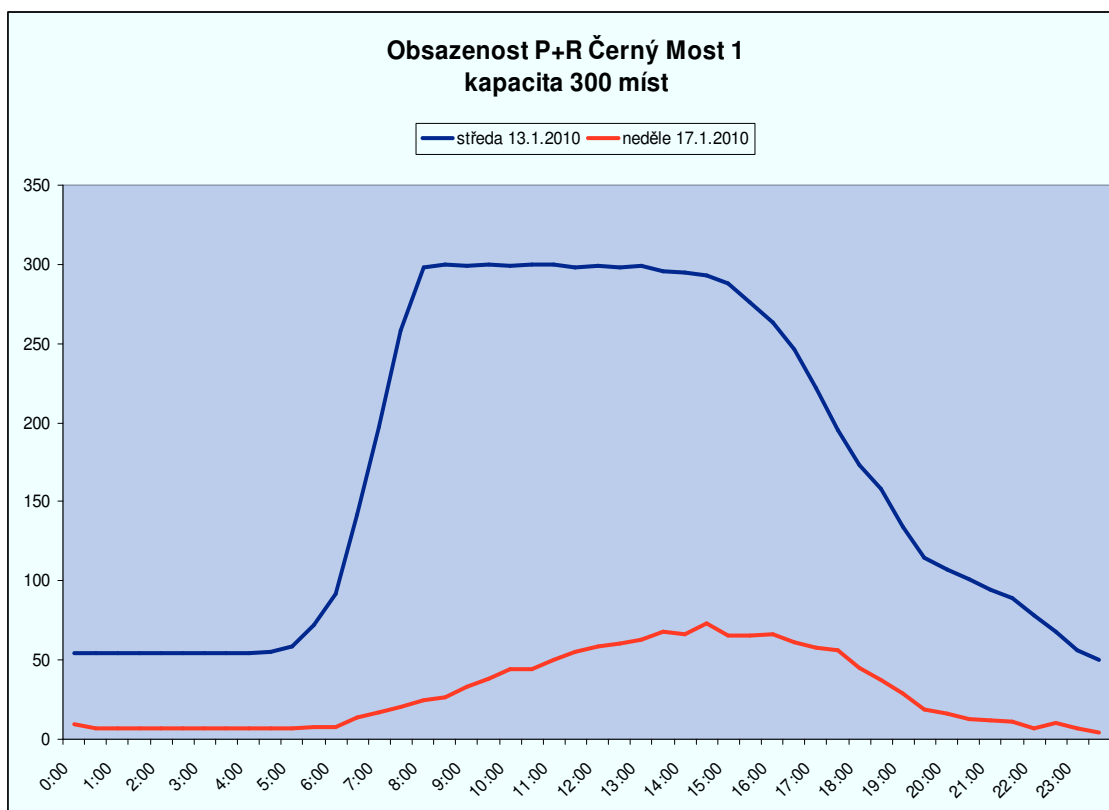
Název P+R	Kapacita	Poloha	Příjezdové silnice
Černý Most	300	východ	D11, R10
Letňany	679	sever	D8, R9
Opatov	212	jih	D1
Zličín	88	západ	D5, R1, R6

Tabulka 4.5: Charakteristika vybraných parkovišť systému P+R

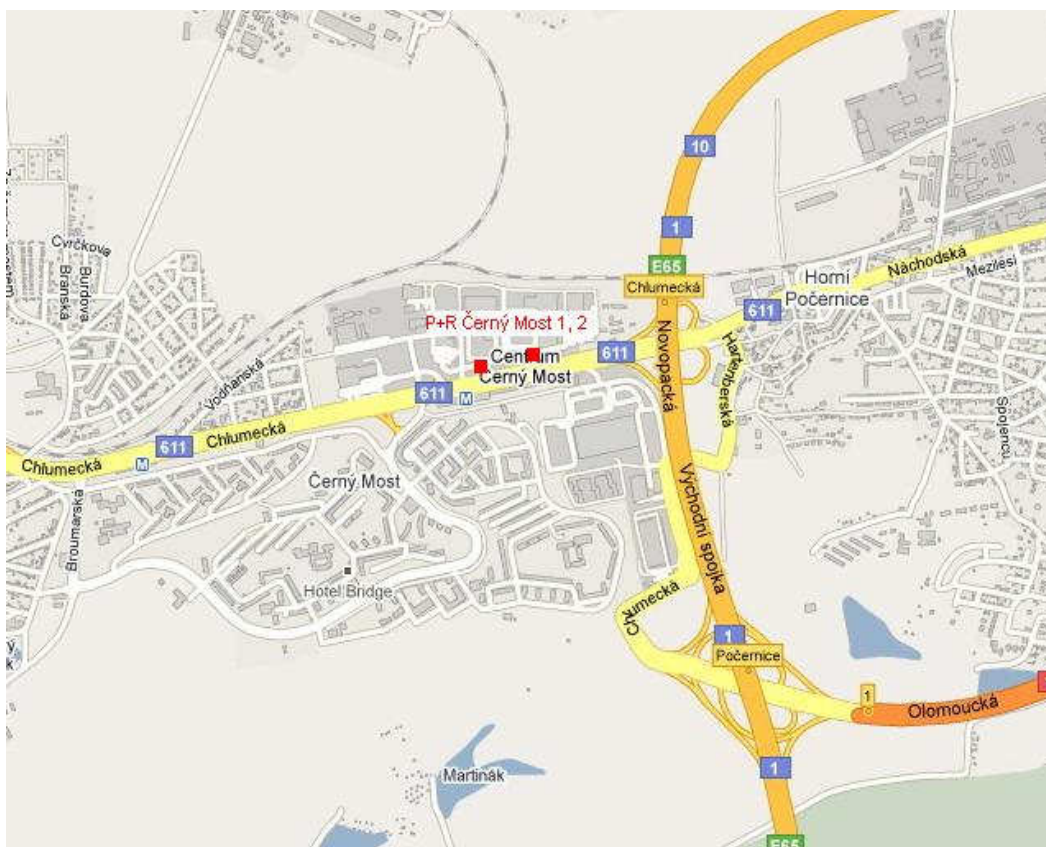
Zdroj: Dopravní podnik hl.m. Praha

#### 4.2.1. P+R Černý Most I

Parkoviště P+R Černý Most I se nachází téměř na východním konci Prahy, asi 20m od stejnojmenné konečné stanice metra B (obrázek 4.2). Parkoviště je obklopeno nákupním střediskem, což umožňuje zaparkovat lidem dojíždějícím do této lokality na parkovištích těchto nákupních zón. I přesto je parkoviště P+R každý všední den zcela zaplněno a to během cca 1,5 hodiny (graf 4.1). Většina vozidel přijede mezi 6.30 a 8.00 ráno. Později je prakticky nemožné zde zaparkovat a lidé využívají parkoviště u již zmiňovaných nákupních středisek, nebo pokračují v cestě do centra Prahy dále svým osobním vozidlem (to vyplývá i z dotazníkového šetření, kterým se zabývám v kapitole 5). Parkoviště se začne vyprazdňovat v 15.30. To trvá nepřetržitě a téměř lineárně až do příjezdu posledního metra v 0.31. Naopak o víkendu je parkoviště zaplněno nejvíce kolem 15.hodiny. Zaplňuje se sice jako ve všední den již od 6.30 hodin, ale jeho maximální obsazenost nepřesáhne 80 míst, tj. 27 %. O víkendu jsou více využívána parkoviště v okolí u nákupních a zábavních center, kde většina lidí zůstává a nepokračuje dále do centra.



Graf 4.1: Obsazenost P+R Černý Most I  
Zdroj: Technická správa komunikací



Obrázek 4.2: Poloha parkovišť P+R Černý Most I, II  
Zdroj: Google maps

Ze získaných dat o tomto parkovišti jsem chtěla také zjistit, zda je obecně obsazenost parkovišť ovlivňována počasím. Zaměřila jsem se pouze na úhrny srážek. Množství srážek jsem sledovala pouze v období od 13. 1. do 28. 2. 2010. Kdy se bohužel nevyskytovalo jejich výrazné množství (většinou kolem 1mm/den). Takže nemůžu posoudit, zda má tento vnější faktor přímý vliv na obsazenost parkovišť systému P+R.

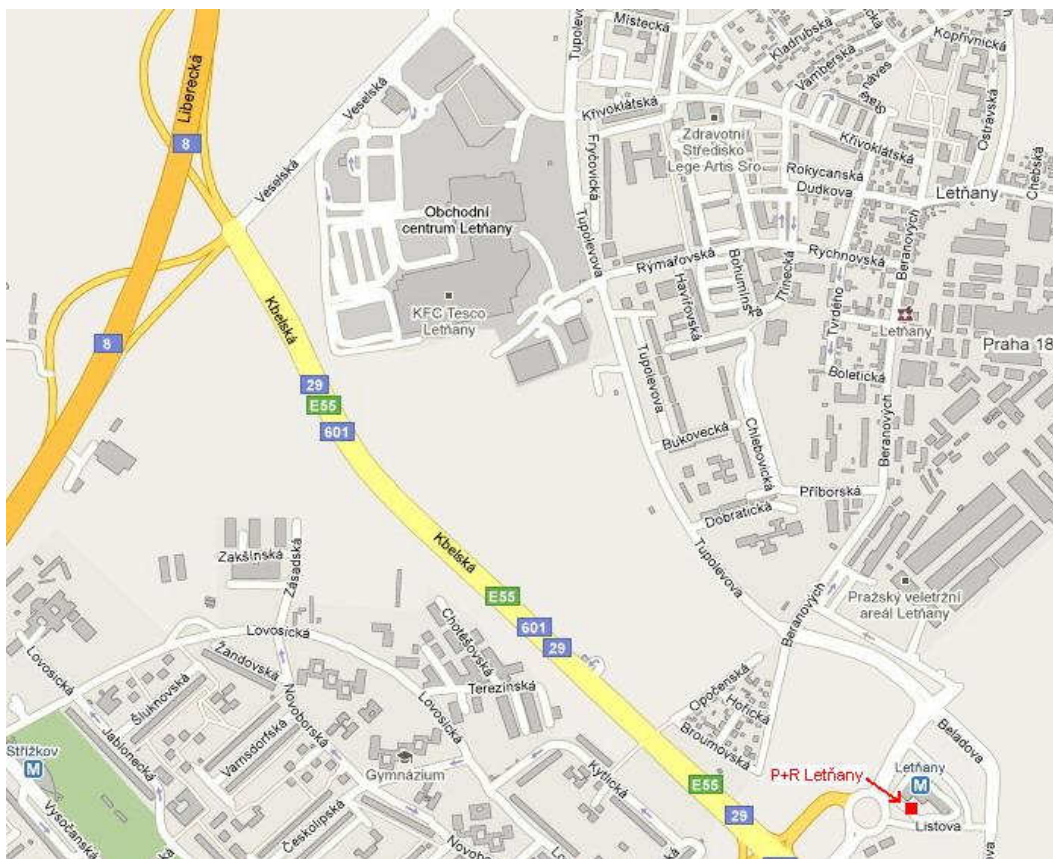
#### 4.2.2. P+R Letňany



Obrázek 4.3: Zaparkovaná vozidla v ulici Beladova  
Zdroj: Vlastní fotografie

Parkoviště P+R Letňany se nachází na severu Prahy u konečné stanice metra C Letňany (obrázek 4.4). U metra se také nachází autobusový terminál, kde má svou zastávku (některé i konečnou) 9 pražských a 7 příměstských linek. Parkoviště je velmi dobře dostupné z E55 (D8) ze severních Čech. Ovšem v rámci obslužnosti sídliště Letňany, nákupního střediska i

Výstaviště Letňany je stanice metra umístěna poměrně nevhodně. Obyvatelé již zmíněného sídliště Letňany jsou nuceni dojíždět na metro autobusem a to i několik stanic. Obchodní centrum Letňany zajišťuje pro své zákazníky a zaměstnance bezplatné linky O a OCL, které jezdí právě mezi nákupním centrem a stanicí metra Letňany. Nejblíže je to na Výstaviště Letňany, ale i sem můžete jet od stanice metra autobusem.

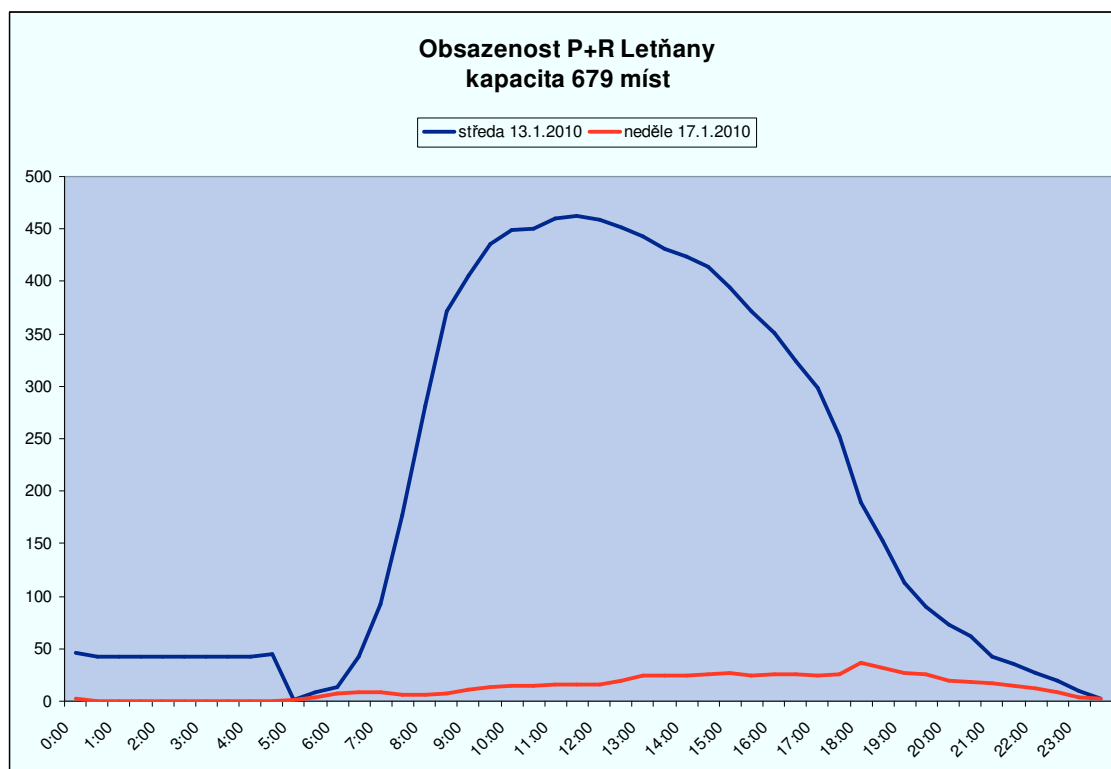


Obrázek 4.4: Poloha parkoviště P+R Letňany  
Zdroj: Google maps

P+R Letňany je specifické svojí velikostí (zaparkuje zde až 679 vozidel) i svojí podobou. Je vystaveno jako jednopatrová garáž, takže určitá část parkovacích míst je zastřešena. Jako u většiny ostatních parkovišť P+R je v oploceném areálu umístěn stojan pro jízdní kola.

Obsazenost P+R Letňany ve všední den se liší od již zmiňované obsazenosti P+R Černý Most I. Začne se sice zaplňovat v 6.30, ale svého maxima dosáhne až mezi 11-12 hodinou a po 12. hodině se už pomalu vyprazdňuje (graf 4.2). Zajímavostí je i fakt, že i když je parkoviště poměrně velké, k parkování svých vozidel lidé využívají také ulici Beladova, která je „obsypána“ zaparkovanými vozidly. Jak můžeme vidět na obrázku 4.3, ze kterého je patrné, že to řidiči zaparkovaných vozidel mají do stanice metra (tmavě modrá budova v pozadí) poměrně daleko. Z grafu 4.2 patrné, že se parkoviště během dne zcela nezaplní, ačkoliv jeho poloha vůči stanici metra je lepší než ulice Beladova. Příčin může být několik. Dojíždějící nechtějí platit za parkování na P+R Letňany a raději využijí bezplatné parkování v ulici Beladova, a nebo jsou špatně informováni o obsazenosti P+R a domnívají se, že je parkoviště již obsazeno.

Z grafu 4.2 si můžeme také všimnout, že o víkendu je parkoviště využíváno jen velice slabě, neboť většina lidí parkuje přímo u Obchodního centra Letňany, které nabízí svým zákazníkům dostatek parkovacích míst. Popř. pokud se koná nějaká akce či výstava na Výstavišti Letňany, pak návštěvníci mohou zaparkovat přímo u něj.

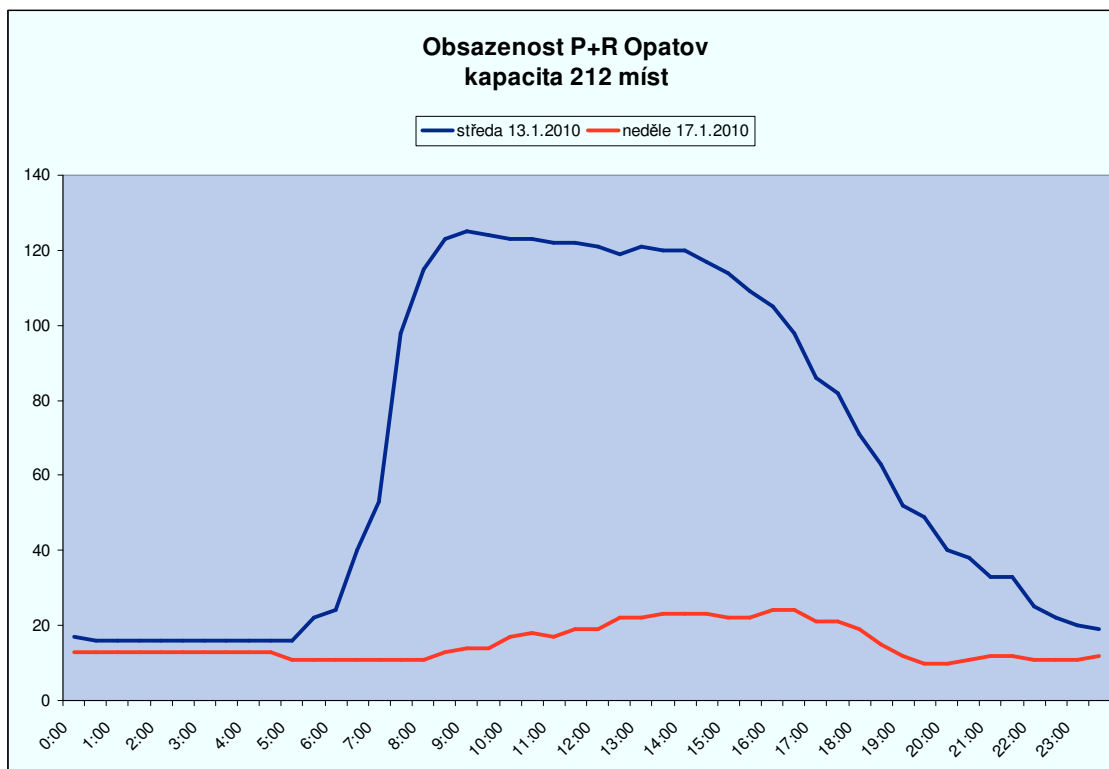


Graf 4.2: Obsazenost P+R Letňany  
Zdroj: Technická správa komunikací

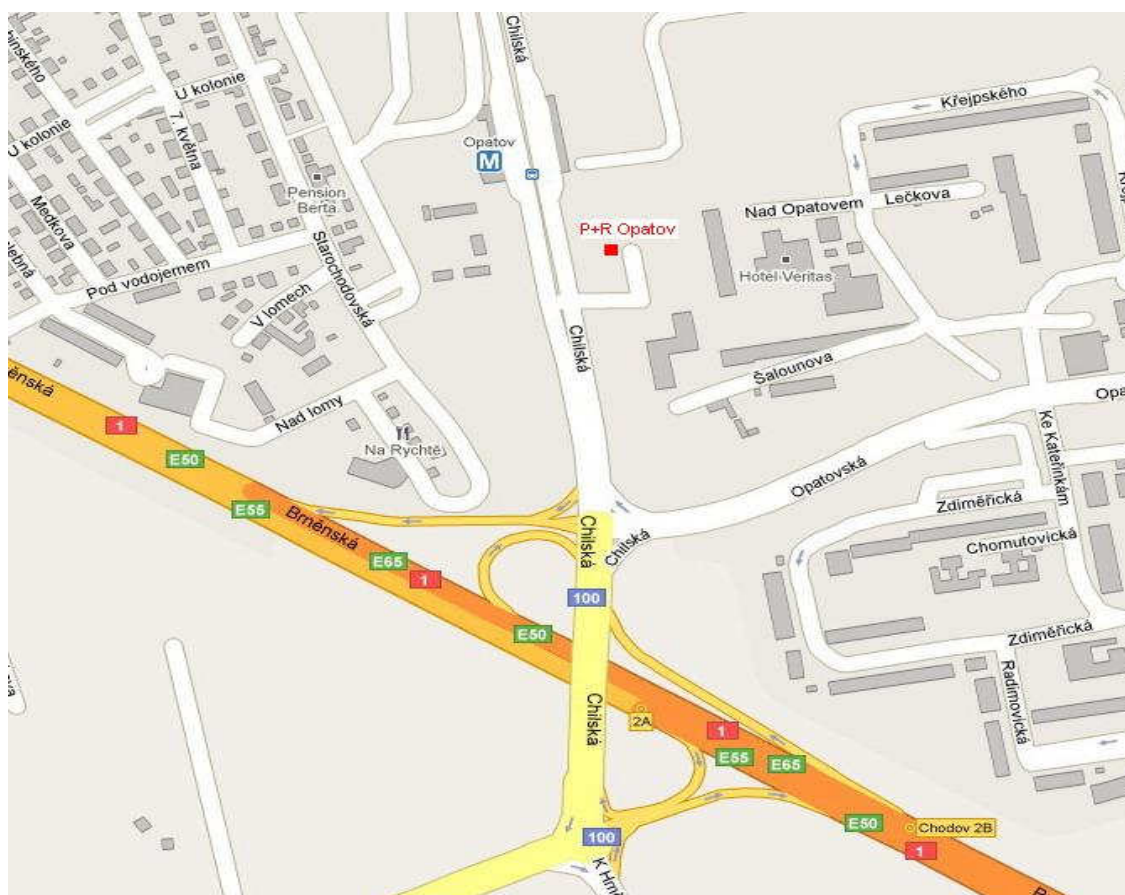
### 4.2.3. P+R Opatov

Parkoviště P+R Opatov má velmi výhodnou polohu, je situováno u stanice metra C Opatov a u výjezdu číslo 2 z dálnice D1 – Chodov, Háje (obrázek 4.5). D1 je nejdelším českým dálničním tahem (v současnosti zprovozněno 335 km a dalších 42 km v přípravě): Praha – Brno – Kroměříž. Navíc se na ní v Mirošovicích napojuje R3, která je hlavní dopravní tepnou Praha – Tábor – České Budějovice. Z dat Ředitelství silnic a dálnic je patrné, že D1 je nejvíce využívanou dopravní komunikací v Praze, což se odráží na četných dopravních nehodách a následných kongescích. Možnost pro řidiče sjet z této dálnice a po několika desítkách metrů zaparkovat svá vozidla a pro pokračování do centra Prahy přestoupit na metro, by mohla být motivující. Ovšem jak je z grafu patrné, tuto možnost mnoho lidí nevyužívá. Parkoviště má kapacitu 212 míst, ale zaplní se jich obvykle maximálně 130 (graf 4.3). O víkendu je obsazeno jen 20 míst. Pokud pomineme samotný malý zájem o parkování na parkovištích systému P+R, který se projevuje na většině parkovišť a je patrný i z mého dotazníkového šetření, které hodnotím v kapitole 5. Tak specifickou příčinou nezájmu o parkování na P+R Opatov může být fakt, že více lidí parkuje na P+R Chodov, které nabízí 692 parkovacích míst a bývá ve všední dny plně obsazeno. P+R Chodov je umístěno přímo v areálu Centra Chodov, kde uživatelé parkoviště mohou rovnou nakoupit a mají i snazší (zastřešený) přístup do stanice metra. Na druhou stranu P+R Opatov je pro dojíždějící do Prahy o něco blíže, čili nemusejí stát déle v koloně, která je na tomto úseku poměrně častá. Navíc přístup k tomuto parkovišti je z dálnice D1 jednodušší než do Centra Chodov.





Graf 4.3: Obsazenost P+R Opatov  
Zdroj: Technická správa komunikací

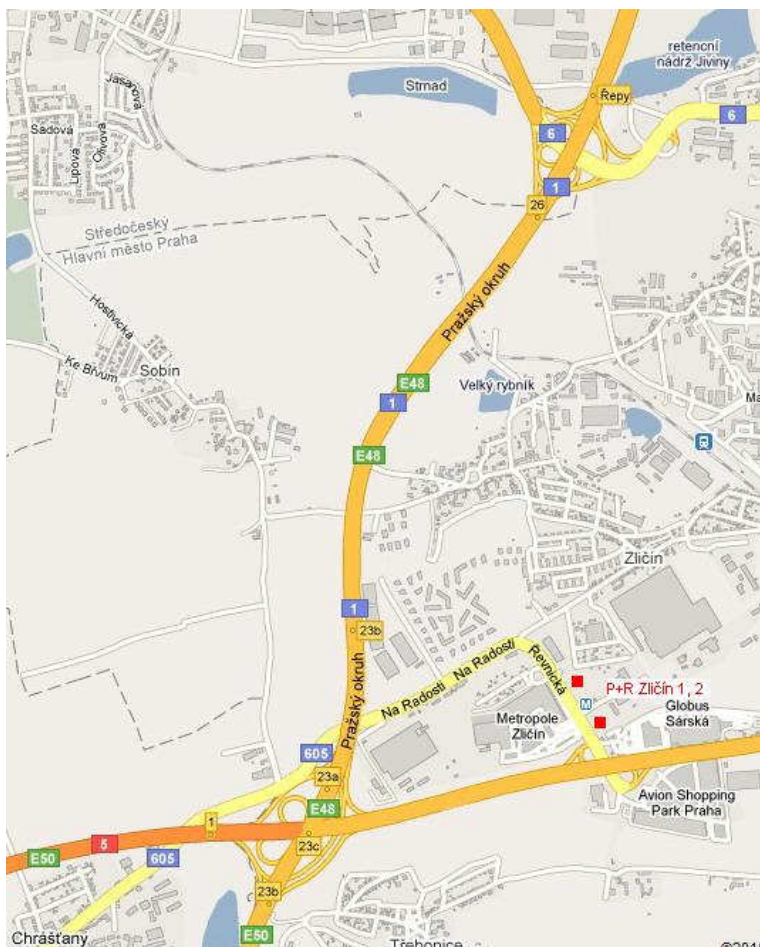


Obrázek 4.5: Poloha parkoviště P+R Opatov  
Zdroj: Google maps



#### 4.2.4. P+R Zličín I

P+R Zličín I je jedním ze dvou parkovišť, která se nacházejí na konečné stanici



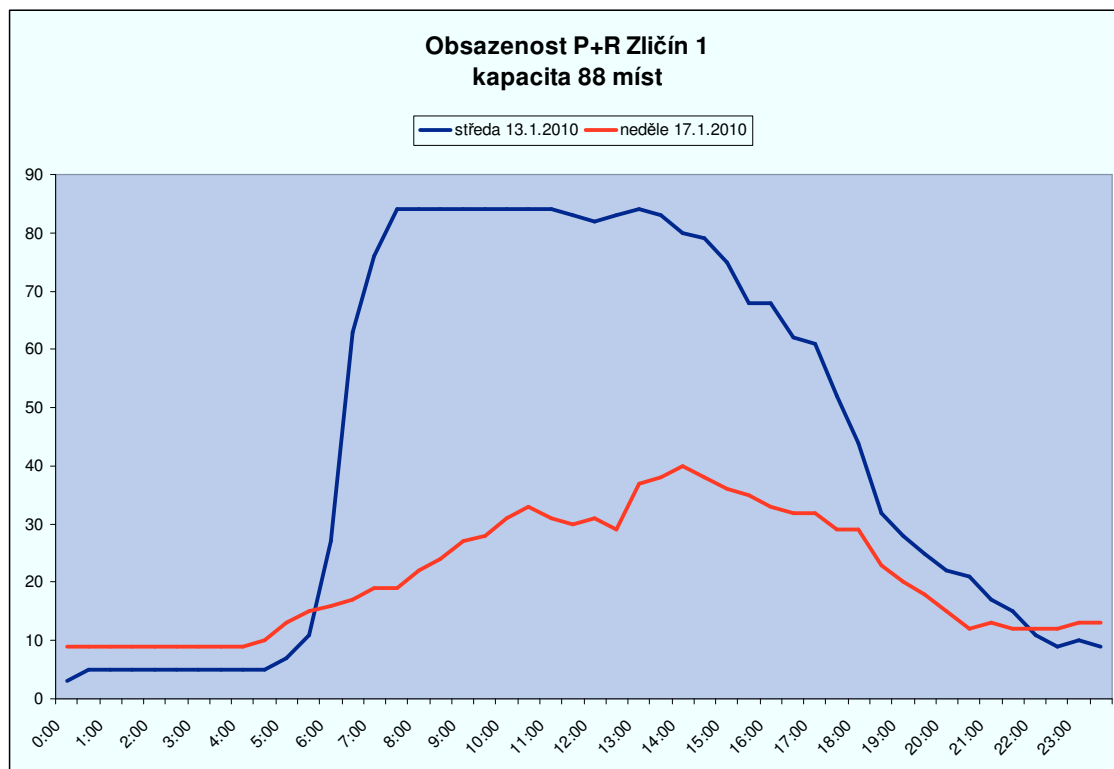
Obrázek 4.6: Poloha parkovišť P+R Zličín I a II  
Zdroj: Google maps

metra B Zličín (obrázek 4.6). V této lokalitě je situováno i autobusové nádraží, na kterém mají svou zastávku 4 městské a 13 příměstských autobusových linek. Další 2 bezplatné linky jsou sponzorovány nákupními středisky, která jsou od stanice metra vzdálenější. Podobně jako předchozí parkoviště je i toto obklopeno nákupními středisky, a tudíž i zde mohou lidé parkovat přímo u nákupních center. I přesto je P+R Zličín I velmi využíváno. Jeho

kapacita je podstatně nižší než např. u P+R Letňany či Chodov. Poskytuje pouze 88 parkovacích míst a dohromady s P+R Zličín II je těchto míst 150. Tento počet však nemůže uspokojit poptávku především proto, že na západě a severozápadě Prahy jsou to jediná parkoviště systému P+R. Na tento fakt si v dotazníkovém šetření stěžovalo hned několik respondentů. Tato situace se pravděpodobně nejdříve zlepší až po prodloužení linky metra A do Motola. S touto stavbou je spojena výstavba hned několika nových parkovišť P+R.

Co se týče obsazenosti parkoviště, je zde opět situace podobná jako v předchozích případech. P+R Zličín se začne zaplňovat mezi 5 a 6 hodinou ráno, už před 8 je zcela zaplněno, což trvá až do 14 hodin, kdy uživatelé postupně odjíždějí a od půlnoci je parkoviště téměř prázdné (graf 4.4). V neděli se maximální obsazenost přesouvá na dobu mezi 14. - 15. hodinou, což je jako u jiných parkovišť ovlivněno tím,

že většina lidí jezdí v neděli do Prahy až po obědě, a to za nákupy, kulturou či jinou zábavou. Parkoviště je o víkendu zaplněno jen z 30 - 40%. Příčiny jsou podobné jako již uvedené v předchozích případech.



Graf 4.4: Obsazenost parkoviště P+R Zličín I  
Zdroj: Technická správa komunikací

### 4.3. Specifické případy parkovišť

Kromě čtyř vybraných parkovišť, o kterých jsem psala v minulé kapitole, se ještě zmíním o dalších třech, která jsou specifická svou polohou či obsazeností. Jsou to P+R Skalka I, P+R Běchovice a P+R Radotín.

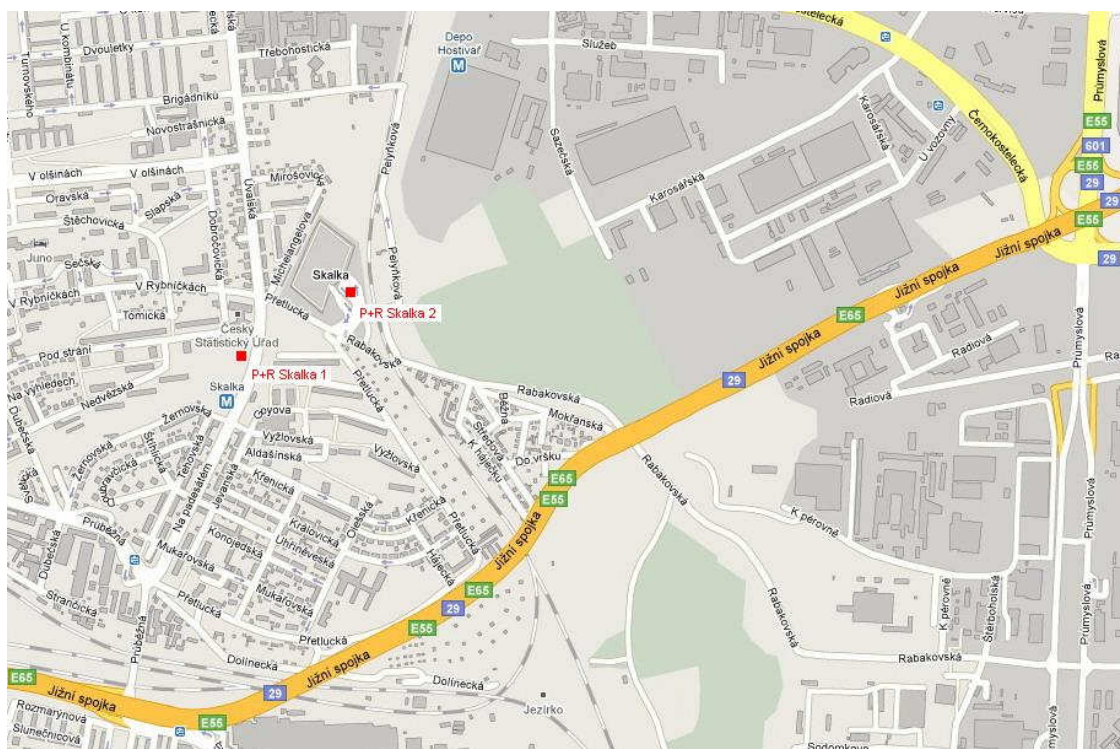
#### 4.3.1. P+R Skalka I

Grafy obsazenosti P+R Skalka I do své práce dávám právě pro svou specifickou obsazenost. Počet obsazených parkovacích míst zůstává stále kolem 60 , tj. 55 % (graf 4.5). O víkendu je tento jev ještě patrnější, dokonce přes den zde parkuje méně aut než v noci. Podle mého názoru toto parkoviště přes noc obsazují auty obyvatelé nedalekého sídliště Skalka, kde není dostatek parkovacích míst jako na většině sídlišť v Praze. Na druhou stranu tento jev není tak zřetelný z pozorování parkovišť na jiných sídlištích, jako je Chodov, Opatov, Černý Most, kde se parkoviště každý den kolem 1.00 zcela, nebo z většiny vyprázdňují.

Svou hypotézu, že na parkovišti parkují místní obyvatelé, jsem chtěla podpořit několika dotazy na obyvatele z blízkého okolí parkoviště. Ze shrnutí několika strohých odpovědí vyplývá, že místním to připadá normální a nechápou, proč by parkovací místa měla být pouze pro mimopražské. Na druhou stranu se mi bohužel nepodařilo zjistit, zda má P+R Skalka I nějaké úlevy pro noční parkování místních obyvatel, které by si například mohla dojednat radnice Prahy 10. Nebo zda je problém parkování na blízkém sídlišti tak rozsáhlý, že je pro obyvatele přijatelné zaplatit 100 Kč za noční stání na parkovišti. Vysvětlením může být také tolerování této skutečnosti odpovědnými pracovníky (hlídači).

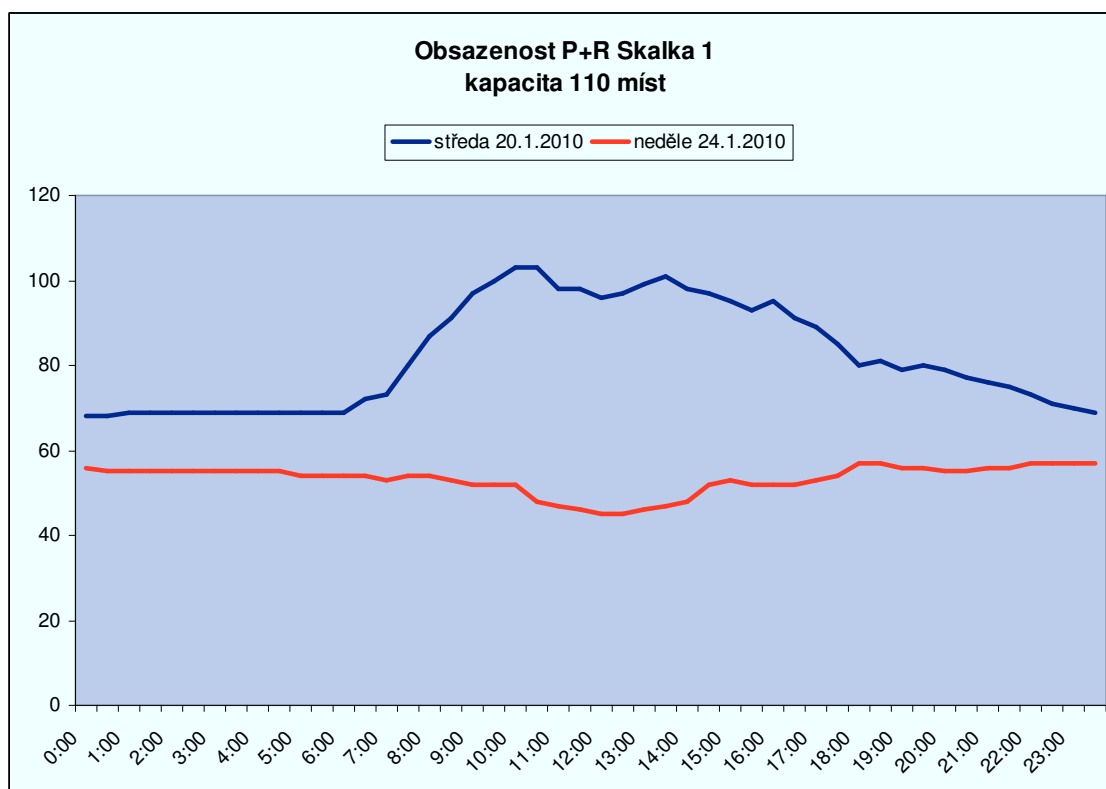
Na jednu stranu chápu nespokojenost obyvatel sídliště, při jejichž stavbě se nepočítalo s tím, že každá rodina bude mít v budoucnosti jedno či více vozidel, z čehož vyplynul akutní nedostatek parkovacích míst. Na druhou stranu tento problém by měl být řešen jiným způsobem. Zde totiž ztrácí parkoviště P+R svůj původní význam, a to usnadnění a zprůchodnění dopravy v centru Prahy. Mohli bychom podotknout, že toto parkoviště není využíváno tolik jako jiná v Praze. Což je určitě zapříčiněno samotnou polohou, parkoviště se nenachází na žádné důležité příjezdové komunikaci do Prahy.

I přesto bych řešila parkování obyvatel sídliště jiným způsobem (nalezením jiných vhodných ploch pro hlídaná parkoviště, stavbou patrových garáží apod.).



Obrázek 4.7: Poloha parkovišť P+R Skalka I a II

Zdroj: Google maps

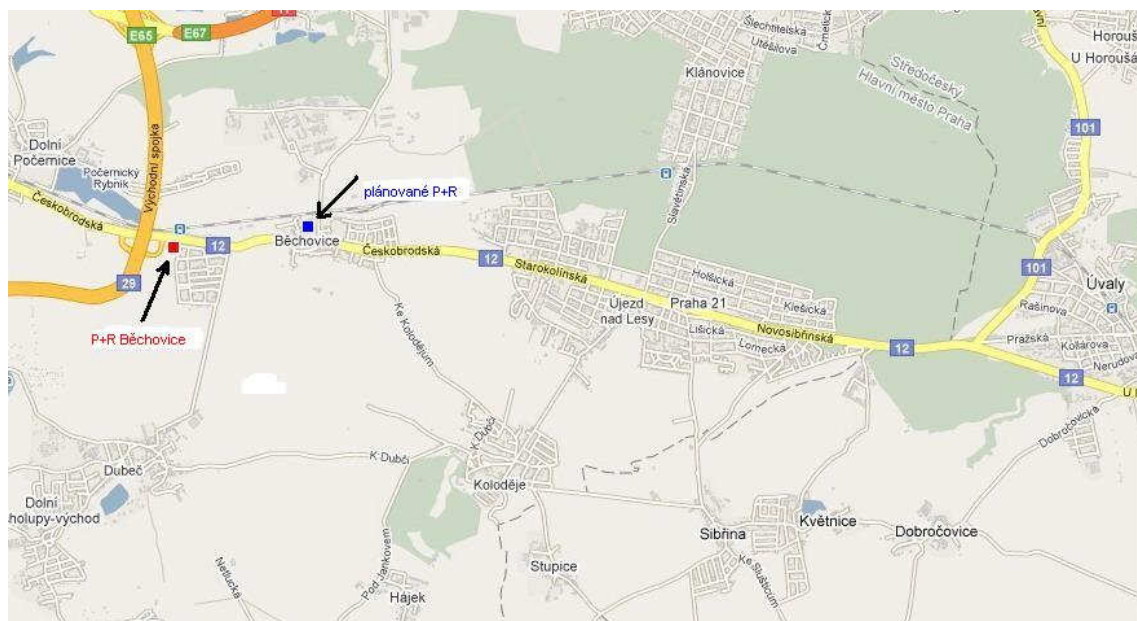


Graf 4.5: Obsazenost P+R Skalka I

Zdroj: Vlastní šetření

### 4.3.2. P+R u železničních stanic

Parkoviště, která navazují na stanice metra, jsou velmi využívána, dokonce by bylo třeba rozšířit jejich počet či kapacitu. Ovšem parkoviště, která jsou u železničních stanic, jsou využívána podstatně méně, málokdy jsou zcela zaplněna. V Praze jsou prozatím taková parkoviště pouze dvě: P+R Běchovice (graf 4.6), které se nachází na trati Praha - Český Brod – Kolín - Pardubice na východě Prahy a P+R Radotín na jihozápadě, na trati Praha – Řevnice - Beroun. Přitom právě železniční doprava má velký potenciál pro zajištění dojížděky lidí z okolí Prahy do budoucna.



Obrázek 4.8: Poloha stávajícího a plánovaného parkoviště P+R Běchovice

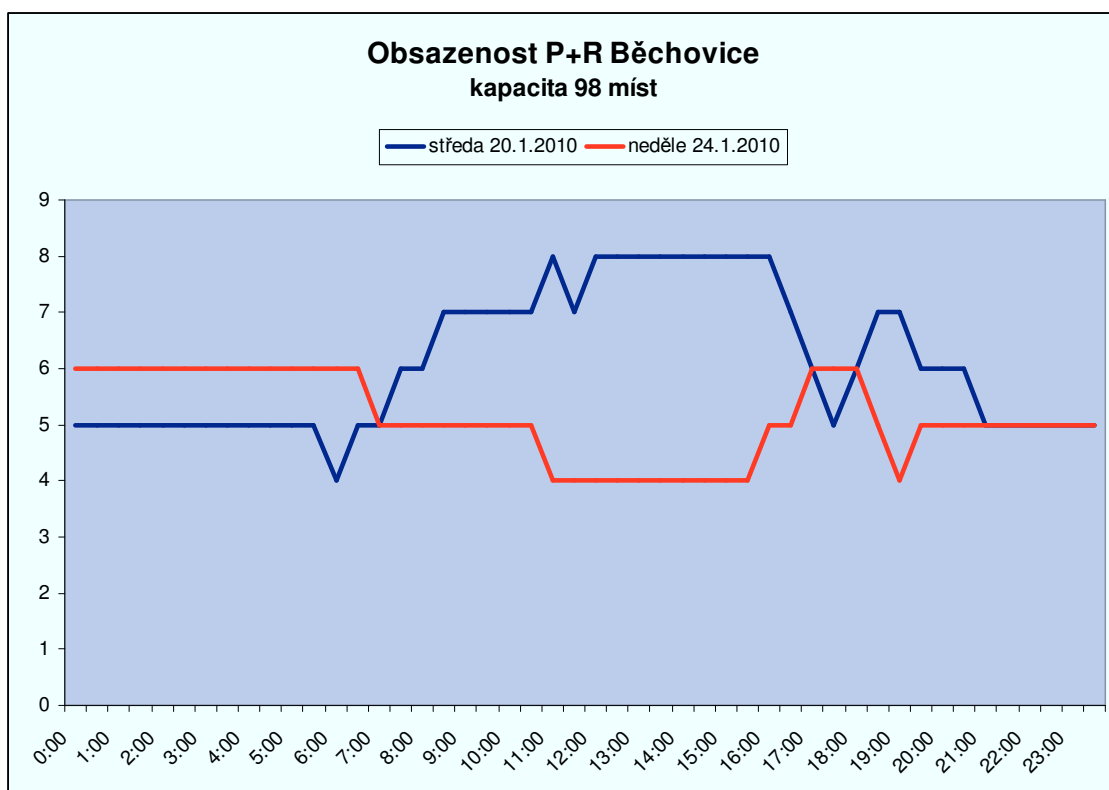
Zdroj: Google maps

Příčin menšího zájmu lze jmenovat hned několik. Co se týče **P+R Běchovice**, tak je hlavní příčinou nevhodná poloha samotného parkoviště. Nachází se v ulici Českobrodská (obrázek 4.8) v bezprostřední blízkosti nájezdu Dolní Počernice na Jižní spojku. To je pravděpodobně již zmiňovanou hlavní příčinou nízké míry využívání tohoto parkoviště. Ulice Českobrodská, vedoucí z Kolína přes Český Brod, Úvaly a Újezd nad Lesy není kapacitně vyhovující, což se projevuje častými dopravními zácpami. Nejčastěji se kongesce tvoří před nádražím Běchovice (tedy před P+R Běchovice). Po projetí úseku Sídliště Rohožník – nádraží Běchovice, mají řidiči již relativně volnou cestu do centra, a tak pro ně není přestup na vlak zajímavý. A to ani přesto, že cesta vlakem do centra Prahy (Masarykovo nádraží) trvá pouhých 17 minut.



Pro srovnání cesta metrem z Černého Mostu, který je ještě o něco dále než Běchovice, trvá na stanici Náměstí Republiky (Masarykovo nádraží) 18 minut. Dalším důvodem pro řidiče automobilu, aby nevyužil P+R Běchovice, je možnost nájezdu na Jižní spojku bezprostředně za parkovištěm. Tato část pražského okruhu ve směru do centra sice bývá často a především v době dopravní špičky ucpána (hlavně nákladními vozidly), ale i přesto je pro cestující příjemnější představa cesty ve vozidle, než přestupu na vlak. To je způsobeno především obecnými názory lidí o cestování vlakem, popř. o možnosti využití kombinované přepravy automobil – vlak ani nevědí.

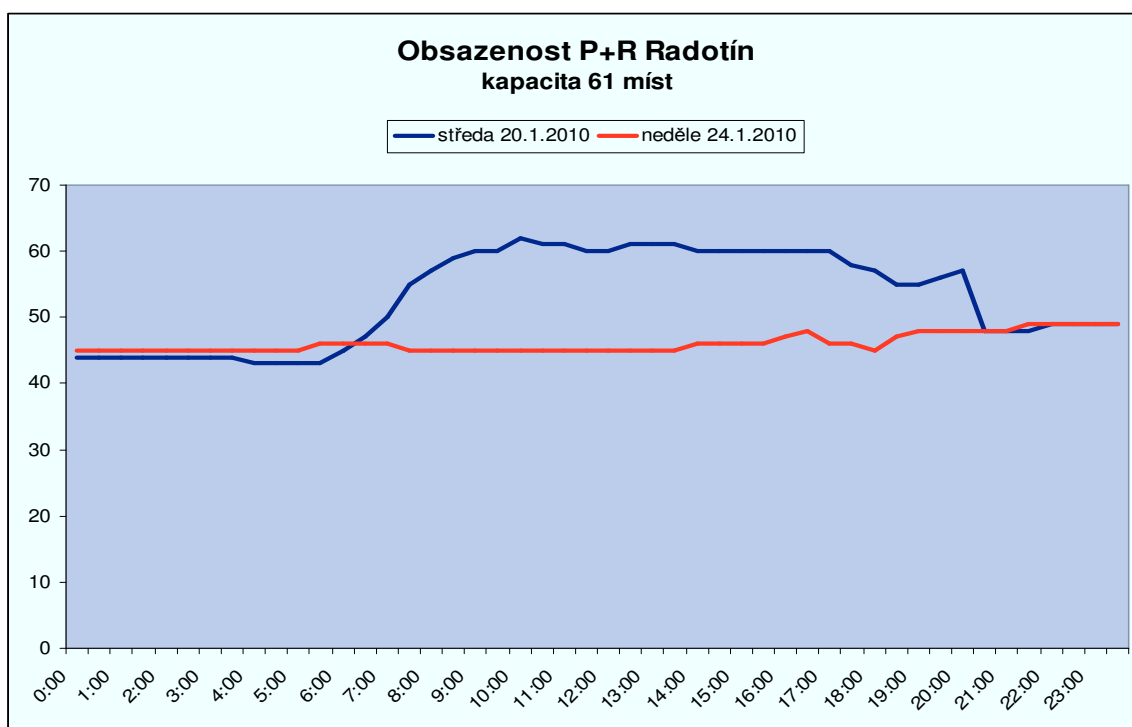
Ačkoliv není P+R Běchovice téměř využíváno, v Územním plánu hlavního města Prahy (dále jen ÚPHMP) je navrhována stavba dalšího parkoviště P+R v jeho těsné blízkosti. Jak je vidět na grafu 4.6. P+R Běchovice má kapacitu 98 parkovacích míst, ale parkuje zde obvykle jen 4-8 vozidel, která navíc zůstávají i přes noc. Proto se domnívám, že to jsou vozidla lidí, bydlících v bezprostředním okolí parkoviště, popř. pracovníků nádraží Běchovice. Dokonce je z grafu vidět, že v noci zde parkuje více vozidel než přes den. Tuto informaci je však potřeba brát s rezervou, neboť vychází z nízkého počtu parkujících aut.



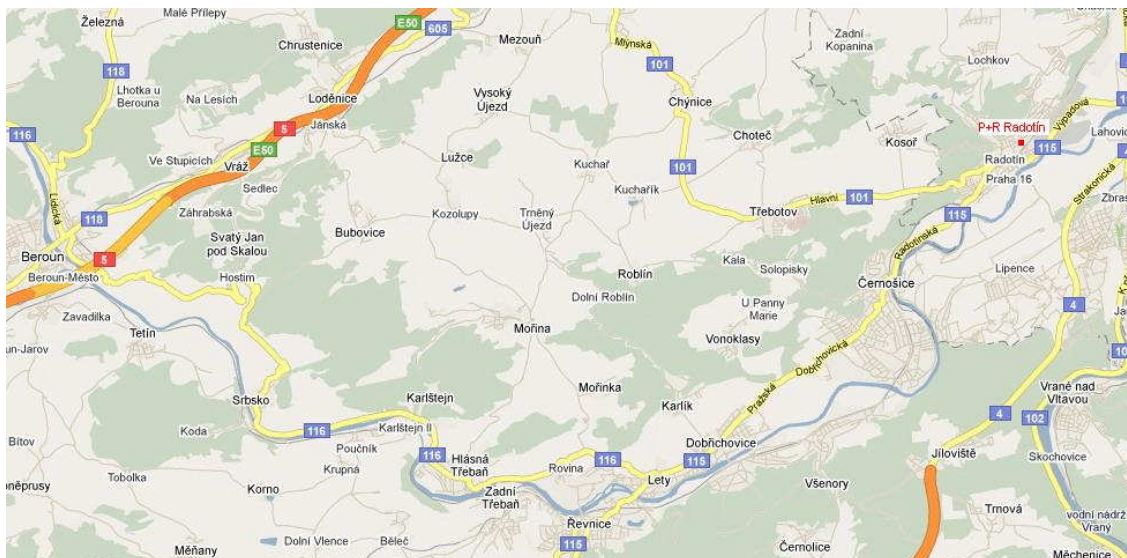
Graf 4.6: Obsazenost P+R Běchovice  
Zdroj: Vlastní šetření

## P+R Radotín

Obsazenost parkoviště, které je umístěno u železniční stanice Praha – Radotín, je vyšší než v předchozím případě (graf 4.7). Ovšem podobně jako v minulém případě se jeho obsazenost pohybuje v malém intervalu. Ve všední den je to od 40 do 61 obsazených míst a o víkendu dokonce od 45 do 50 míst. P+R Radotín se nachází na JZ Prahy, mezi hlavními příjezdovými trasami do Prahy – dálnice D5 z Plzně a rychlostní silnice R4 ze Strakonice (obrázek 4.9). Ani z jedné komunikace však není k parkovišti dobrý přístup. Parkoviště je nejvíce využíváno lidmi z okolí (Lochkov, Zadní Kopanina, Ořech atd.). Dobře využitelné by mohlo být i pro obyvatele Řevnic, Dobřichovic a Černošic. Ale tyto obce leží na stejné železniční trati jako zastávka Praha – Radotín, takže lidé z této oblasti dojíždějí do Prahy rovnou vlakem.



Graf 4.7: Obsazenost P+R Radotín  
Zdroj: Technická správa komunikací



Obrázek 4.9: Poloha parkoviště P+R Radotín  
Zdroj: Google maps

Podle mého názoru by bylo vhodnější postavit parkoviště P+R v obci Řevnice, pro příjíždějící po R4 a v Berouně pro dojíždějící po D5. Jistě by se tak ulevilo automobilové dopravě na JZ Prahy, a pokud by to bylo podpořeno ze strany Českých drah (pravidelné a časté spoje do Prahy, zlepšení kvality cestování ve vlaku), využilo by kombinovanou přepravu (osobní automobil – vlak) jistě více lidí než doposud. To by mohlo být i řešením pro předchozí P+R Běchovice. Vhodnější by bylo postavit P+R např. v Úvalech než další v okolí Běchovic. Cestující by se vyhnuli kongescím na Českobrodské ulici a pro Úvaly by to mohlo mít také svá pozitiva. Lidé příjíždějící vlakem z Prahy by zde mohli uskutečnit své nákupy, navštívit restauraci apod. To by se stejně týkalo i Řevnic a Berouna. Tyto obce by mohly získat nové pracovní pozice, peníze do obecních pokladen z evropských či jiných dotací, pro opravu silnic, parkovacích ploch, výstavby nových supermarketů apod. Ovšem to je závislé na mnoha dalších faktorech. Jistě to není podmíněno pouze výstavbou parkoviště systému P+R. Pozemky pro výstavbu parkovišť by mohly poskytnout České dráhy. V okolí železnic je dostatek volných pozemků, které se nesmí využít ke stavbě obytných budov. A pro České dráhy by bylo přínosné, kdyby jejich služeb využívalo více cestujících než doposud. Přesun osobní automobilové dopravy ve prospěch železnic by mohl být řešením stále se zvyšujících nároků na přepravu lidí ze zázemí Prahy do centra města. Podobný systém funguje již delší dobu v zahraničí (např. v Curychu, či Bernu ve Švýcarsku) a velmi tak usnadňuje osobní městskou dopravu, která je z většiny zajišťována právě vlaky, prostředky MHD a jízdními koly.



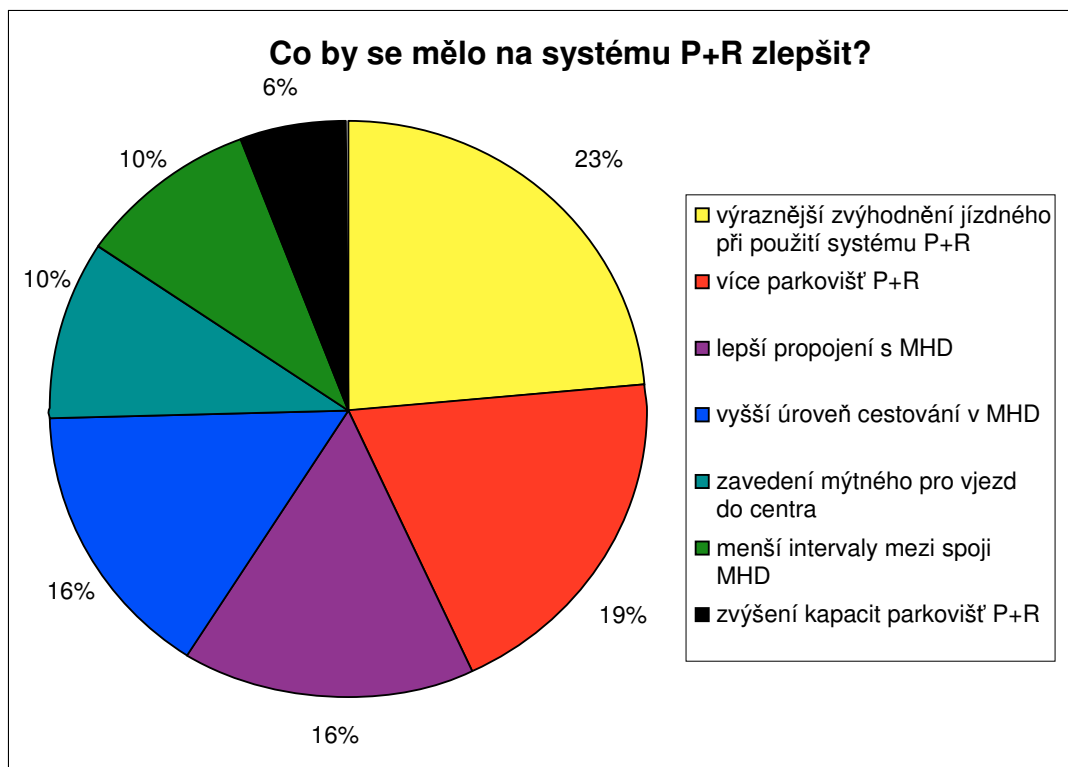
## 5. Vyhodnocení dotazníkového šetření

V rámci své bakalářské práce jsem uskutečnila dotazníkové šetření, ve kterém jsem především chtěla zjistit, jak souvisí pravidelnost a vzdálenost dojíždění osobním automobilem do Prahy s využitím systému P+R, za jakým účelem tito lidé do Prahy dojíždějí a pokud využívají parkoviště systému P+R tak, co by na systému zlepšili a pokud je nevyužívají, tak co by je k tomu motivovalo.

Mojí původní představou bylo, získat náhodně 60 respondentů, kteří pravidelně do Prahy dojíždějí osobním automobilem. Domnívala jsem se, že většina z nich bude systém P+R využívat. Ale není tomu tak. Získala jsem odpovědi jen od 45 respondentů a to dvěma formami, které popisují v kapitole Metodika práce. To sice není mnoho pro vypovídající dotazníkové šetření, ale i přesto jsem dospěla k několika závěrům.

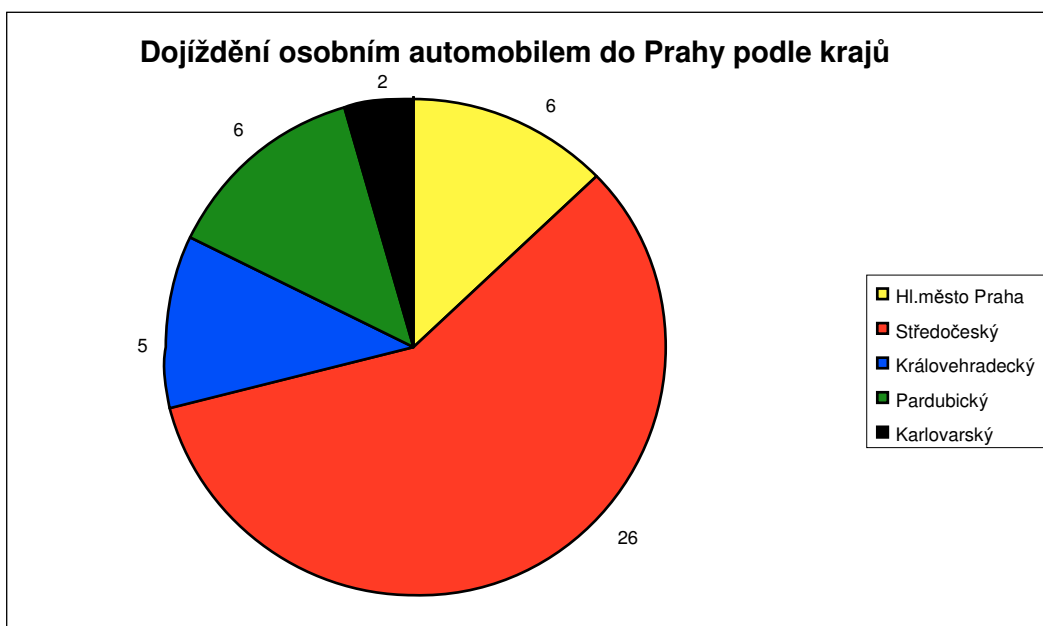
Především více než 1/2 dotázaných systém P+R nevyužívá vůbec, 1/3 výjimečně a zbytek uvedlo odpovědi: „ano, ale ne vždy“ či „snažím se při každé cestě“. Tento fakt mě poněkud překvapil. Nezáměr o služby systému P+R může být způsoben více faktory. Především malou informovaností o poloze a obsazenosti parkovišť a výhodách využití systému. Motivací pro vyšší míru využívání parkovišť P+R či zahájení využívání tohoto systému by pro respondenty bylo především: zvýhodnění jízdného na prostředky MHD při zaparkování na parkovištích P+R, lepší propojení parkovišť s navazující MHD (eskalátory, zastřešený přestup atd.), zavedení mýtného pro vjezd do centra Prahy a zvýšení počtu a kapacit parkovišť. Respondenti poukazovali také na to, že na severozápadě Prahy se nevyskytuje ani jedno parkoviště P+R.

Podobně reagovali respondenti, kteří využívají systém P+R na otázky, co by se mělo na systému P+R zlepšit (graf 5.1). Pro zajímavost jsem do dotazníku zařadila otázku, jaká výše mýtného pro vjezd do centra Prahy, by respondenty donutila zanechat svá vozidla doma či na okraji města a k přepravě do centra využít prostředky MHD. Většinu respondentů by motivovala cena v rozmezí 100 – 250 Kč.



Graf 5.1: Co by se mělo na systému P+R zlepšit?  
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

V dotazníku jsem také zjišťovala, odkud respondenti do Prahy dojíždějí. Graf 5.2 shrnuje z jakého kraje a graf 5.3 se soustředí na dojíždění ze Středočeského kraje se začleněním do jednotlivých okresů. Podobné výsledky se daly očekávat, většina respondentů dojíždí do Prahy z blízkého okolí. Dokonce 46 % lidí využívajících systém P+R dojíždí ze zázemí Prahy (Ouředníček 2006). Ale někteří pravidelně dojíždějí ze vzdálenějších oblastí, např. z Chebu, Hradce Králové, Pardubic či Karlových Varů. Z odpovědí vyplývá, že tito lidé nedojíždějí do Prahy každý den a systém P+R vůbec nevyužívají. Navíc je typické, že v těchto vozidlech dojíždí 2 a více osob. Zatímco z okolí Prahy cestuje ve vozidla zpravidla jen řidič (muž). Pokud byla respondentkou žena, tak v dotazníku nejčastěji uvedla, že ve vozidle dojíždějí dvě osoby. Pravděpodobně žena jako řidička a dítě.



Graf 5.2: Dojíždění osobním automobilem do Prahy podle krajů  
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

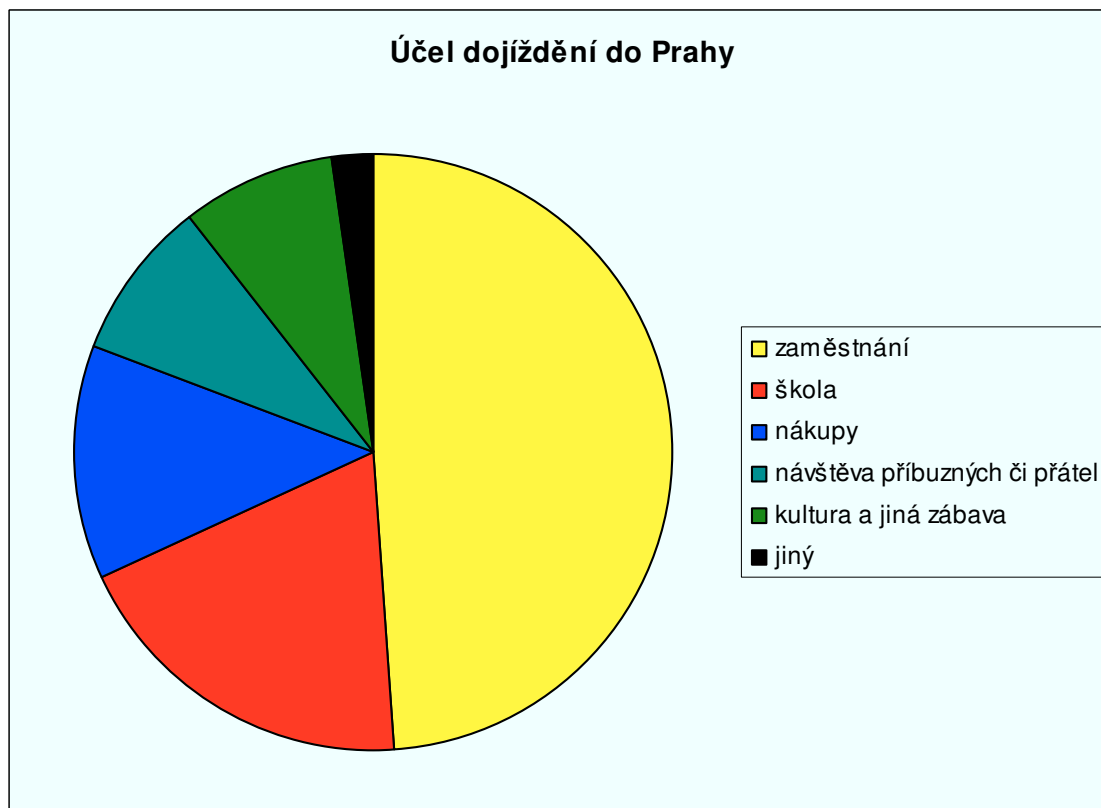


Graf 5.3: Dojíždění osobním automobilem do Prahy ze Středočeského kraje podle okresů  
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Co se týče účelu, za kterým respondenti do Prahy jezdí, tak se objevily dvě nejčastější odpovědi: zaměstnání a škola. Méně často: nákupy, kultura a jiná zábava, návštěva příbuzných a známých (graf 5.4).

V další sérii otázek jsem se zaměřila na dobu, kterou respondenti stráví při cestě k nejbližší stanici metra a dále po Praze. A jestli si myslí, že by cesta po Praze byla prostředky MHD rychlejší. Pro první případ bylo rozmezí nejčtenějších odpovědí 20–

40 minut, ale další cesta po Praze zabere respondentů většinou 50–70 minut. I přesto, že si většina z nich myslí, že by cesta prostředky MHD (především metrem) byla po Praze rychlejší, tak většinou pokračují svým vozidlem až k cíli své cesty (do centra města).



Graf 5.4: Účel dojíždění do Prahy  
Zdroj: Vlastní dotazníkové šetření

Poslední skupina otázek byla určena pouze pro respondenty, kteří systém P+R využívají:

*Co rozhoduje o použití parkoviště P+R?*

Nejčastější odpovědi: hustota provozu, aktuální nálada řidiče a objem přepravovaných vozidel. Někteří respondenti využívají parkoviště P+R pouze pokud jedou přímo do centra Prahy (Praha 1 a 2). Pokud jedou na okraj Prahy či do oblasti vnějšího města, nebo pokud mají přímo u zaměstnání možnost parkovat zdarma, pak pokračují svým vozidlem až k cíli své cesty.

*Kdy se pro využití systému P+R rozhodnete?*

Zde se nejčastěji objevila odpověď: podle aktuální situace kolem parkoviště. Což znamená, že většina respondentů se nerozhodne již před cestou, ale až podle toho

jaká je aktuální dopravní situace, počasí, kolik je hodin (zda mají ještě šanci najít volné místo) apod.

*Pokud jsou parkoviště P+R plná, co potom děláte?*

Tato otázka mne zajímala z celého dotazníku nejvíce. Především kvůli faktu, že z grafů v předešlých kapitolách můžeme vidět, že jsou parkoviště P+R ráno velmi rychle zcela obsazena (během 1 – 2 hodin). Většina respondentů uvádí, že v takové situaci zaparkují na nejbližším volném místě (u nákupních středisek, na sídlištích apod.). Další častou odpovědí bylo, že pokračují dále autem.

Situaci, kdy velké množství aut s mimopražskými značkami parkuje v okolí obsazených parkovišť P+R, můžeme vidět každý všední den na parkovišti u Centra Černý Most. Parkoviště, která jsou nejbližší stanici metra Černý Most jsou zcela zaplněna těmito vozidly. Mohlo by se zdát, že to firmám, která si tato parkoviště pronajímají pro parkování svých zákazníků, bude vadit. Ale podle vyjádření jednoho z nich jsou vlastně rádi, že tam tito lidé parkují, neboť po návratu ze zaměstnání si zde rovnou nakoupí a to je pro provozovatele nákupních center finančně velmi výhodné.

Při shrnutí celého dotazníkového šetření se nabízí několik závěrů. Kvůli nižšímu počtu respondentů nelze brát získané odpovědi jako vysoce reprezentativní. I z tohoto množství dotazníků je zřejmé, že je stále málo lidí, kteří jsou ochotni využívat kombinovanou přepravu osobní automobil – veřejná doprava. Respondenti poukazují na nedostatky, jejichž náprava by je motivovala k využití systému P+R. Také je zajímavé, kolik času jsou ochotni strávit každý den ve vozidle (často až 2 hodiny). A to především kvůli tomu, aby si zachovali zaměstnání v Praze a naopak bydleli v příjemnějším prostředí za jejími hranicemi.

## 6. Závěr

Cílem této práce bylo shrnout poznatky o možnostech parkování na okraji Prahy. Práce se zaměřuje na systém P+R, který je provozován v rámci PID. Lidem využívajícím parkoviště tohoto systému jsou zvýhodněny ceny jízdenek na navazující MHD. Tím by měli být tito lidé motivováni k přestupu z osobního automobilu na prostředek veřejné dopravy. Cílem rozšiřování systému P+R by mělo být zlepšení životního prostředí ve městě, v tomto případě v Praze. Na to upozorňuje literatura zabývající se dopravou ve městech, souhrn několika titulů obsahuje druhá kapitola.

Základem práce bylo shrnutí informací o samotných parkovištích P+R a to především jejich obsazenosti. Práce je zaměřena na čtyři parkoviště (P+R Černý Most I, P+R Letňany, P+R Opatov a P+R Zličín I), která jsou umístěna na hlavních příjezdových tazích do Prahy.

V úvodu práce jsem stanovila 4 výzkumné otázky, o jejichž potvrzení či vyvrácení jsem se ve své práci snažila.

*Jaké je povědomí lidí dojíždějících osobními automobily do Prahy o možnostech parkování na okraji Prahy? A především návaznost na městskou hromadnou dopravu (MHD)?*

Odpovědi na tyto otázky jsem se snažila získat dotazníkového šetření. Podle formy, kterou jsem použila k reprodukci dotazníků jsem získala několik informací. Z klasické papírové formy mi především vyplynulo, že lidé jsou o tomto systému málo informováni. Málokdo věděl, co systém P+R nabízí a jakou má souvislost s MHD. Z hodnocení šetření prostřednictvím internetu zase vyplynulo, že i když lidé jsou seznámeni s možnostmi systému, tak i přesto tato parkoviště většinou nevyužívají, a to z různých důvodů (nízký komfort cestování prostředky MHD, obsazenost parkovišť systému P+R, účel cesty do Prahy, apod.).

*Je dostatečné množství parkovacích míst v systému P+R v Praze a pokrývá kapacita těchto parkovišť plně poptávku?*

Z mého hodnocení obsazenosti i dotazníkového šetření vyplývá, že nedostačuje ani počet parkovišť ani jejich kapacity. Podrobnější výsledky ukazují, že na severozápadě není žádné parkoviště systému P+R, P+R Běchovice a Radotín, která se

nacházejí u železničních stanic jsou využívána málo. P+R Palmovka je umístěno příliš blízko centru. Nejvíce jsou využívána parkoviště, která jsou umístěna u konečných stanic linek metra na okraji Prahy. Ovšem zde naopak jejich kapacity nedostačují vysoké poptávce.

*Podmiňují obsazenost parkovišť vnější efekty (např. počasí, dopravní špička, účel dojížděky apod.)?*

Soustředila jsem se na 3 vnější faktory: dopravní špička, počasí a účel dojížděky. Ve všední den nejvíce automobilů zpravidla přijíždí ráno mezi 6 a 8 hodinou, kdy se parkoviště z velké části či zcela zaplní. Pro řidiče, kteří přijíždějí do Prahy později, bývá nemožné najít volné parkovací místo a jsou nuceni hledat jiné možnosti parkování (u nákupních center, na sídlištích apod.), nebo pokračují k cíli své cesty autem. Parkoviště se začínají vyprazdňovat po 15. hodině odpoledne. Z čehož vyplývá, že obsazenost parkovišť systému P+R je nejvyšší v době, kdy je většina obyvatel v zaměstnání. Největší změny v obsazenosti probíhají v době dopravní špičky (kolem 7. hodiny ráno a 15. odpoledne), což potvrzuje moji hypotézu.

Jiným vnějším faktorem, který by mohl ovlivňovat obsazenost parkovišť je počasí, soustředila jsem se pouze na úhrny srážek. Očekávala jsem fakt, že pokud ráno prší či sněží, pak se pro cestu automobilem rozhodne více řidičů. Ale z důvodu nedostatku dat o množství srážek jsem nemohla výzkumnou otázku ani potvrdit, ani vyvrátit. V dotazníkovém šetření jsem počasí zahrnula mezi faktory ovlivňující rozhodnutí o využití systému P+R. Ovšem tuto možnost zaškrtlí pouze 2 respondenti. Takže ani dotazníkové šetření moji výzkumnou otázku nepotvrdilo.

Dalším vnějším faktorem, který by podle mé hypotézy měl ovlivňovat obsazenost parkovišť, je účel dojížděky do Prahy. Tímto faktorem jsem se zabývala v dotazníkovém šetření hned v několika otázkách. Účelem dojíždění do Prahy je nejčastěji zaměstnání či škola, v takovém případě dotazovaní nejčastěji využívají systém P+R. Pokud respondenti jedou do Prahy za běžnými nákupy (potravin, oblečení), tak využívají parkoviště přímo u obchodních center. Zatímco pokud nakupují speciální předměty (dárky), které jsou k sehnání pouze v centru města, pak využívají systém P+R a navazující hromadnou dopravu. To souvisí i s objemem zavazadel, většina dotazovaných uvedla, že pokud přepravují objemná zavazadla, pak veřejnou dopravu nevyužívají nikdy. A to hlavně z hlediska pohodlnosti a s ohledem na problémy

při přepravě zavazadel prostředky hromadné dopravy. Čili můžu říct, že tato hypotéza se mi potvrdila.

*Jaké jsou plány v oblasti rozvoje parkovišť P+R (výstavba nových parkovišť či rozšíření kapacit stávajících) a dopravy v klidu v Praze?*

Po vyhodnocení dotazníků a souhrnu dat o obsazenosti parkovišť systému P+R, bych navrhovala zvýšení jejich počtu a kapacit. Systém P+R má rezervy, co do množství parkovišť, jejich kapacit i způsobu zprostředkování informací o jejich poloze a obsazenosti při příjezdu do okrajových částí Prahy. A to formou informačních tabulí, kde by byly pravidelně se aktualizující údaje o obsazenosti parkovišť, několik takových tabulí již funguje (např. ulice Českobrodská před nádražím Běchovice). Nejvíce respondenty dotazníkového šetření zmiňovaný problém v rámci systému bylo především to, že na severozápadě Prahy prozatím není žádné parkoviště. Do přílohy 3 a 4 jsem umístila upravená schémata dopravy, která jsou součástí UPHMP. Moje úprava spočívá v barevném rozlišení parkovišť P+R, která jsou již postavena (zelená) a jejichž stavba se plánuje do budoucna (modrá). Dále bych tato parkoviště situovala k železničním stanicím, které jsou na tratích v okolí Prahy. Řidiči by se tak vyhnuli kongescím v okrajových částech města. Motivací by pro ně mohlo být zkvalitnění přepravy ve vlacích a zvýšení výhod při využití kombinované přepravy osobní automobil – vlak. Také bych se snažila zvýšit informovanost lidí pravidelně dojíždějících do Prahy o službách, obsazenosti a výhodách systému P+R.

Všechna zmíněná zlepšení by mohla přispět k tomu, aby systém P+R využívalo více řidičů. Z čehož by vyplynulo zlepšení dopravní situace v Praze a následný pozitivní vliv na životní prostředí.



## **Seznam použité literatury a zdrojů dat**

### **Seznam použité literatury**

ADAMEC, V. a kol. (2008): Doprava, zdraví a životní prostředí. Grada Publishing a.s., Praha, 176 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Praha: Nakladatelství Karolinum, 112 s.

HANSON, S. (1995): The Geography of Urban Transportation. The Guilford Press, New York, USA, 478 s.

JELEN, J. (1974): Doprava kolem nás. Nakladatelství dopravy a spojů. Praha, 226 stran.

OUŘEDNÍČEK, M. (ed) (2006): Sociální geografie pražského městského regionu. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, KSGRR, Praha, s. 64 – 95.

OUŘEDNÍČEK, M. (ed) (2008): Suburbanizace.cz. Univerzita Karlova, Přírodovědecká fakulta, KSGRR, Praha, s. 56 – 61.

PADDISON, R. (ed) (2001): Handbook of Urban Studies. The Cromwell Press, Trowbridge, Wiltshire, Great Britain, s. 102 – 124.

SVOBODA, V. (2006): Doprava jako součást logistických systémů. Radix spol. s.r.o., Praha, 152 s.

TOLLEY, R.; TURTON, B. (1995): Transport systems, policy and planning. Longman Scientific & Technical, Essex, England, s. 166 – 229.

## **Seznam zdrojů dat**

Český hydrometeorologický ústav. <http://www.chmi.cz/>, 13. 1. – 28. 2. 2010.

Český statistický úřad. <http://www.czso.cz/>, 17. 4. 2010.

Dopravní podnik hlavního města Prahy. <http://www.dpp.cz/>, 10.4.2010.

Google mapy. <http://maps.google.cz/>, 15. 4. 2010.

Jízdní řády IDOS. <http://jizdnirady.idnes.cz/vlakyautobusy/spojeni/>, 10. 4. 2010.

Ročenky dopravy ČR. <http://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>, 15. 4. 2010.

Ročenka dopravy Prahy 2006.

<http://www.tsk-praha.cz/wps/wcm/static/rocenky/rocenka06/rodo2006.htm>, 7. 5. 2010.

Technická správa komunikací hlavního města Prahy. <http://www.tsk-praha.cz/>, 18. 11. 2009 – 28. 2. 2010.

Územní plán hlavního města Prahy. <http://www.uppraha.cz/>, 7.5.2010.

Vytvořit dotazník zdarma. <http://www.vyplnto.cz/>, 13. – 25. 4. 2010.

## **Seznam příloh**

Příloha 1: Podoba webové stránky TSKHMP s tabulkou dat o obsazenosti parkovišť

Příloha 2: Dotazník „Dojíždění osobním automobilem do Prahy“

Příloha 3: Upravené schéma dopravy

Příloha 4: Upravené schéma hromadné dopravy

Hlavní stránka

Tiskové centrum

Informace pro veřejnost

Čištění komunikací

Doprava

Hlášení poruch a žádav

Technická správa komunikací hlavního města Prahy

Projekt čisté a zelené Prahy

Telefonní seznam

Zátěžové mapy

TSK

Anglická

Muzeum

Nuselský most

V Holešovičkách

Jiráskův most

41:26: Od 8.5.2010 18:41 do 19:41v ulici Hvězdova v obci Praha; P-4 , Hvězdova - parkoviště Ankládvozidla zpomalují v místě nehody; DN - 2x O4 bez zranění. | 08.05.2010 18:21:41: Od 8.5.2010 18:21:41 do 19:41v ulici Hvězdova v obci Praha; P-4 , Hvězdova - parkoviště Ankládvozidla zpomalují v místě nehody; DN - 2x O4 bez zranění.

Doprava

Kompletní přehled kamer

TSK-INFO Gadget

Zátěžové mapy

Obsazenost parkovišť P+R

P+R parkoviště

Garážová stání

Město situace

Stupně provozu

Úsek dopravního inženýrství

Zpět

Vyhledávání

Text:

Najít Rozšířené hledání

21.01.2010 07:19:00

v ulici Patočkova v úseku ulic Střelovická - U Lebarotáře ve směru z centra, práce na silnici, pravý jízdní pruh uzavřen. Od 21.01.2010 07:19 Do 30.06.2010 23:55, vyjádření tělesní šachty pro Městský úřad

10.03.2010 00:00:00

Patočkova v úseku od Střelovského tunelu po ul. Myslbekova, uzavřeno, práce na silnici. Od 10.03.2010 00:00 Do 30.06.2010 23:55, vyjádření tělesní šachty pro Městský úřad

01.04.2010 10:00:00

D11 ve směru na Prahu mezi 1,46 - 0,75 km, zpevnění krajnice (odstavný pruh) uzavřen, stavební práce. Od 01.04.2010 10:00 Do 30.06.2010 23:55, vyjádření tělesní šachty pro Městský úřad

Obsazenost parkovišť P+R

Položka	Celkem míst	Obsazených míst	Volných míst	Poslední aktualizace
<b>P+R Parkoviště</b>				
Běchovice	86	3	83	08.05.10 20:46:26
Chodov	693	23	670	08.05.10 20:45:52
Holešovice	74	36	38	08.05.10 20:46:33
Hostivař	168	29	139	08.05.10 20:42:16
Lethany	614	60	554	08.05.10 20:45:36
Ládví	85	20	65	08.05.10 20:42:35
Nové Butovice	57	10	47	08.05.10 20:46:11
Opatov	185	24	161	08.05.10 20:45:41
Palmovka	184	33	151	08.05.10 20:44:33
Radotín	66	48	18	08.05.10 20:45:34
Rajská zahrada	90	16	74	08.05.10 20:43:13
Skalka I	112	54	58	08.05.10 20:45:11
Skalka II	70	4	66	08.05.10 20:44:37
Zličín I	84	24	60	08.05.10 20:45:02
Zličín II	62	16	46	08.05.10 20:46:39
Černý Most I	294	33	261	08.05.10 20:45:45
Černý Most II	138	19	119	08.05.10 20:45:33
<b>Další parkovací místa</b>				
Chodov	1205	192	1013	08.05.10 20:45:51
Chodov	809	427	382	08.05.10 20:45:53
Kongresové centrum Praha	270	38	232	08.05.10 20:44:27
Slovan	221	28	193	08.05.10 20:44:02
Wilsonova	243	0	243	08.05.10 20:44:20

Rychlé odkazy

TSK-INFO

Dopravní kamery

Stupně provozu

MeteoČíslo

P+R Parkovací místa

Příloha 1: Podoba webové stránky TSKHMP s tabulkou dat o obsazenosti parkovišť  
Zdroj: Technická správa komunikací hlavního města Prahy

## **DOTAZNÍK – Dojíždění osobním automobilem do Prahy (v rámci bakalářské práce „Systém P+R v Praze“)**

Zpracovala: Veronika Fenclová, fenclov2@natur.cuni.cz

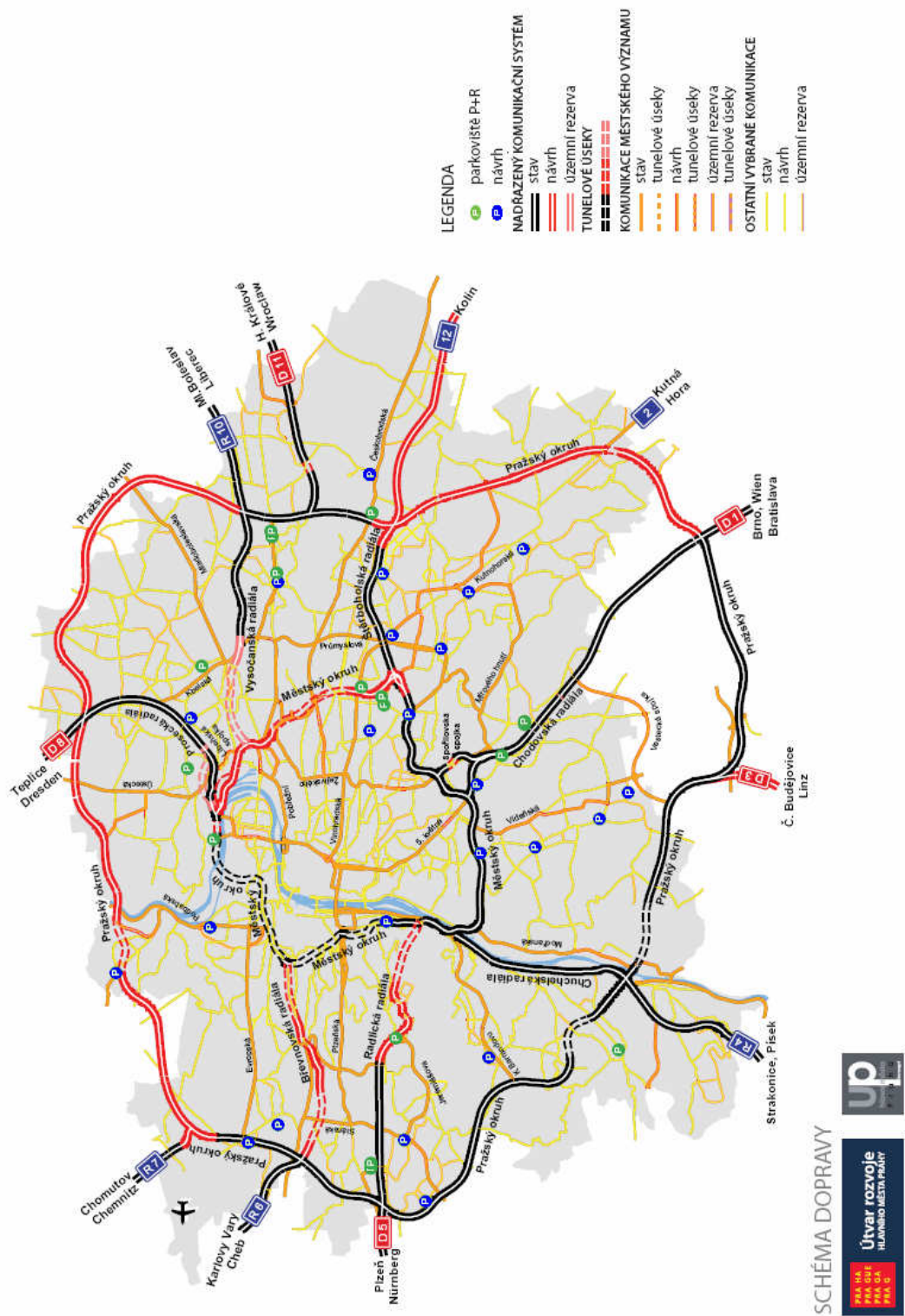
- 1) Odkud do Prahy dojíždíte (obec)? \_\_\_\_\_  
Jak často?
  - a. každodenně
  - b. vícekrát týdně
  - c. 1 týdně
  - d. méně často
- 2) Jak dlouho Vám obvykle trvá cesta (minuty):
  - a. z bydliště na okraj Prahy – k nejbližší stanici metra? \_\_\_\_\_
  - b. po Praze dále k cíli Vaší cesty? \_\_\_\_\_

bylo by to prostředky MHD rychlejší?

  - a. ano
  - b. ne
  - c. nevím
- 3) Kolik Vás ve vozidle nejčastěji do Prahy dojíždí? \_\_\_\_\_
- 4) Za jakým účelem?
  - a. zaměstnání
  - b. škola
  - c. kultura a jiná zábava
  - d. nákupy
  - e. návštěva příbuzných či přátel
  - f. jiné: \_\_\_\_\_
- 5) Využíváte v Praze systém P+R?
  - a. ano, snažím se při každé cestě
  - b. ano, ale ne vždy
  - c. výjimečně
  - d. vůbec
- 6) Rozhoduje o Vašem použití parkovišť P+R:
  - a. počasí
  - b. hustota provozu
  - c. denní doba
  - d. aktuální nálada
  - e. objem zavazadel
  - f. jiné: \_\_\_\_\_
- 7) Kdy se pro využití parkovišť P+R rozhodnete?
  - a. před cestou
  - b. podle aktuální situace kolem parkoviště
- 8) Pokud jsou parkoviště systému P+R plná, co potom děláte?
  - a. zaparkuji na nejbližším volném místě (parkoviště u nákupních center, sídliště a)
  - b. pokračuji v cestě autem
  - c. jiné: \_\_\_\_\_

Jak často jsou zcela obsazena? \_\_\_\_\_

- 9) Co byste chtěli na systému P+R zlepšit? Pokud tato parkoviště nevyužíváte, co by Vás k jejich využití motivovalo?
- a. zvýhodnění jízdného na prostředky MHD při zaparkování na parkovištích P+R
  - b. zvýšení kapacit stávajících parkovišť P+R
  - c. zvýšení počtu parkovišť P+R
  - d. lepší propojení parkovišť s navazující MHD (eskalátory, zastřešený přestup)
  - e. mýtné pro vjezd do centra Prahy  
Jak vysoké by muselo být? \_\_\_\_\_ Kč
  - f. úroveň cestování prostředky MHD
  - g. doba cesty v MHD (nevyhovující spojení)
  - h. jiné: \_\_\_\_\_



Příloha 3: Upravené schéma dopravy  
Zdroj: Územní plán hlavního města Prahy

